38
€3,50

17/23 settembre 2024 - Settimanale - Anno XLVIII - Fascicolo 2387

MXGP CINA: MATCH-POINT PER PRADO

TEST MISANO
TANTE NOVITÀ IN PISTA MA LA RADIO NON CONVINCE

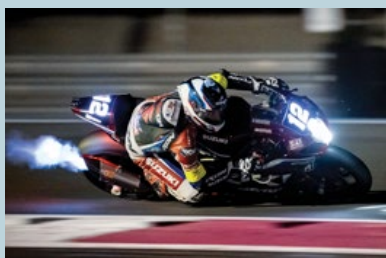
SUPERBIKE
TUTTO PRONTO PER CREMONA: RAZGATLIOGLU CI SARÀ?

TRIALGP ROSA
BRANDANI È IRIDATA, RABINO E TRENTINI SUL PODIO

Alla vigilia del secondo GP di Misano, le recenti vittorie di Marquez proiettano lo sguardo verso il futuro, sul team Ducati destinato a fare la storia: lo spagnolo ritroverà la corona? Bagnaia difenderà il primato? Tutti i risvolti del duello

MOTOGP

PECCO-MARC: È GIÀ 2025

BOL D'OR: SUZUKI PIGLIATUTTO

ADDIO A LUCA SALVADORI

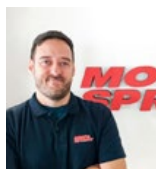
ENDUROGP: GARCIA E CRISTINO CAMPIONI

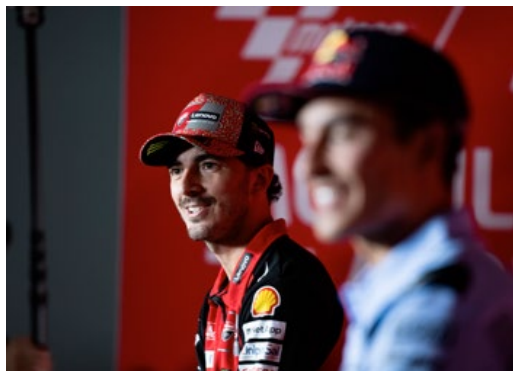
Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna PTE CONT. 7,00 Euro - CH CT 8,50 Chf

BMW
MOTORRAD
PIÙ SPAZIO
ALLA PASSIONE
BMW F 900 XR
CON VALIGIE LATERALI INCLUSE
È tempo di mettere nuovamente alla prova il tuo spirito. E per accompagnarti in questo viaggio, acquistando una BMW F 900 XR riceverai le valigie laterali* e il pacchetto Active** inclusi nel prezzo.
#NEVERSTOPCHALLENGING
SCOPRI L'OFFERTA
MAKE LIFE A RIDE
@magazinetoday

di Federico Porrozzi — f.porrozzi@contieditore.it

INGREDIENTI GIUSTI?

La sfida Bagnaia-Marquez, le rivali della Ducati, le comunicazioni via radio. Tutto questo può rendere la MotoGP ancora più "appetitosa"

È VERO, c'è ancora un terzo di stagione da correre, e un titolo da assegnare. Ma la ritrovata competitività di Marc Marquez, unita alla scelta della Ducati di affiancarlo a Pecco Bagnaia dal 2025 non può non farci già parlare del prossimo anno e di ciò che potrebbe accadere.

Come scritto sui numeri passati, l'ingaggio di Marc da parte di Borgo Panigale è una mossa sportiva e di marketing affascinante e rischiosa. Certamente, in un modo o nell'altro, farà parlare ancora di più della "rossa" a due ruote. E, potenzialmente, la sfida ha tutte le carte per aumentare ancora di più la popolarità del nostro sport.

È uno dei temi di questo numero, al quale si affiancano altri due argomenti che parlano del futuro del campionato e del suo appeal: il primo riguarda i test di Misano e la speranza che in Romagna, anche Aprilia, KTM, Yamaha e Honda abbiano imboccato la strada giusta per recuperare il gap tecnico dalla dominatrice di questi ultimi anni. Del resto, più Case possono vincere e più il campionato diventa avvincente.

Il secondo riguarda lo sviluppo del sistema di comunicazione radio, pronto a far parlare pilota e team durante la gara. Una novità ereditata dalla Formula 1, che forse renderà ancora più spettacolare la MotoGP vista da casa, avvicinandola sempre di più al concetto di show tanto caro agli americani. Ma, al netto dei dubbi (molti anche autorevoli) sulla sicurezza, una domanda sorge spontanea: di questo ne abbiamo proprio bisogno?

Buona lettura!

Della scomparsa di Luca Salvadori parliamo nelle prossime pagine. È stata una tragedia molto "sentita" anche dalla nostra redazione, visto che molti collaboratori sono suoi coetanei e spesso condividevano con lui la vita dei paddock nazionali e internazionali. Da Motosprint, da tutti noi, un abbraccio alla famiglia, ai parenti e agli amici di Luca.

CONTROCOPERTINA

di Mirco Melloni

ZERO calcoli. Oppure zero margine d'errore. Ritorna a Misano la MotoGP. Ritorna nella capitale italiana delle due ruote. Offrendo un nuovo capitolo di una corsa al titolo della MotoGP tra Jorge Martin e Pecco Bagnaia, che potrebbe includere lo stesso Marc Marquez. Basta pensare ai Big 3 della classe regina per comprendere il valore di un appuntamento che anticiperà la lunga trasferta asiatica. Il tricolore, poi, cerca il riscatto in Moto2 e Moto3, dopo la domenica beffarda per Tony Arbolino e soprattutto Celestino Vietti Ramus e Luca Lunetta. Mille temi, quindi, alla vigilia di un weekend che vede l'Italia al centro del pianeta moto, vista anche la concomitanza con la Superbike a Cremona. Basta scegliere quali gare mondiali seguire dal vivo. Obbligatorio, per chi sarà a Misano, ricordare che le corse domenicali saranno anticipate di un'ora.

SOMMARIO

www.motosprint.it

Inquadrando il QR code avrete tutti gli approfondimenti sul nostro sito.
WWW.MOTOSPRINT.IT

8

RUBRICHE

70 — Pillole Sprint
71 — Racing Shop
72 — Officina
76 — Io guido da sola
82 — Quella (s)volta che

IN PISTA

6 — Il ricordo: Luca Salvadori
8 — MotoGP: la sfida
14 — MotoGP: test Misano
24 — Rookies Cup: Misano
28 — Superbike: il tema
32 — Endurance: Bol d'Or
40 — Aprilia RS 250 SP2: Cremona
44 — CIV Classic: Magione
46 — CIV Minimoto: Ortona

FUORISTRADA

48 — MXGP: Cina
54 — MX2
56 — EnduroGP: Francia
62 — Trial: Spagna
64 — Supermoto: Mondiale
66 — SpeedwayGP: Lettonia
68 — Flat Track: Mondiale

32

48

56

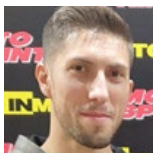
Luca Salvadori è scomparso a 32 anni, a Frohburg, nel campionato delle corse su strada in cui preparava l'approdo al Tourist Trophy.

L'ULTIMA CORSA DI

Proprio nell'anno più brillante dal punto di vista dei successi, con il titolo nel CIVS e il predominio nel National Trophy, il milanese ha perso la vita a Frohburg, nell'International Road Racing Championship.

L'addio al pilota che più di tutti aveva saputo unire l'attività sportiva a quella social

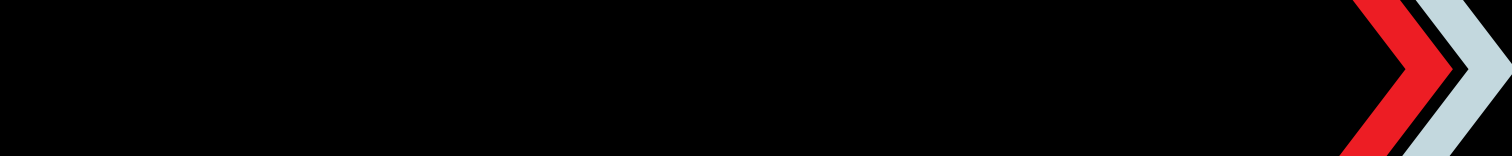
MotoE, Stock, National Trophy (in alto a sinistra l'ultimo successo, pochi giorni fa sul bagnato a Cremona) e CIVS, qui accanto: Luca Salvadori è stato un pilota a tutto tondo.

di Mathias Cantarini – Foto Gorini, GP Agency, Panacci

DOPO la conquista del titolo italiano in Salita classe Super Open 1000, Luca Salvadori aveva deciso di correre a Frohburg, ultima tappa dell'IRRC (International Road Racing Championship). Il trentaduenne milanese era alla prima stagione di corse su strada dopo oltre un decennio passato in pista tra Superstock 600 e 1000, il National Trophy ma anche la MotoE. Quella gara su strada, purtroppo, è stata fatale al pilota divenuto celebre anche come youtuber, che soltanto una settimana prima aveva trionfato sul bagnato di Cremona nel National.

LUCA, classe 1992, aveva ereditato la passione per i motori dal padre Maurizio, che proprio domenica con il suo Team Trident (da lui fondato e diretto) ha vinto in Formula 2 a Baku con Richard Verschoor, dopo aver trionfato in F3 con Leonardo Fornaroli. Luca aveva debuttato nel Campionato Italiano Velocità nel 2009 nella Superstock 600 come wild card nell'ultima gara stagionale, prima di partecipare a tempo pieno all'europeo Superstock 600 dove nella sua Monza nel 2013 raccolse un incredibile podio in una gara condizionata da un violentissimo diluvio. Nel 2014 vinse il National Trophy 600 prima di passare l'anno successivo alla FIM Superstock 1000 con la Ducati Panigale R del Team Althea Racing. Per Luca fu l'inizio dell'avventura con le 1000 che lo portò a essere uno dei riferimenti del National Trophy 1000 dove dal 2017 era stato costantemente tra i piloti in lotta per il titolo.
Nella passata stagione aveva debutto nel Motomondiale in MotoE con la Ducati V21L del Team Pramac. Dopo aver corso nelle ultime stagioni con una Panigale V4 S pressoché di serie riuscendo a vincere diverse gare, per questo 2024 aveva deciso di fare "all in" e, sfruttando al meglio la popolarità ottenuta grazie al lavoro sui social, era riuscito a realizzare il sogno di correre la stagione con una Ducati Panigale V4 R SBK-Spec con Broncos Racing, con cui aveva vinto tutte le gare della stagione.

PILOTA, ma non soltanto. Il milanese era stato il primo centauro a credere fortemente nella possibilità di generare interesse intorno a sé grazie ai social, in primis su YouTube, dove dal 2018 caricava contenuti sulle gare e sugli allenamenti, e i commenti ai weekend della MotoGP. Un successo che lo aveva reso uno dei volti più noti del paddock del CIV e non soltanto, non a caso tra i primi a esprimere tristezza per l'incidente fatale sono stati Jorge Martin e Pecco Bagnaia. Il canale YouTube di Luca aveva superato il mezzo milione di followers che, sommati agli oltre 400mila di Instagram e Facebook, creava una community di oltre un milione di persone.
Quest'anno Luca si era indirizzato sulla Salita. Dopo aver provato per la prima volta nel CIVS a Spoleto nel 2021 in sella alla Yamaha Niken 900, nel 2022 aveva debuttato nella Super Open 1000 nel conclusivo round di Volterra, lottando subito con Maurizio Bottalico per la prima posizione. Quest'anno Luca aveva impreziosito la partecipazione al CIVS, dove si era laureato campione italiano con un round d'anticipo. Un anticipo che gli aveva permesso di andare a correre proprio nel weekend a Frohburg, dove purtroppo ha perso la vita. Dopo aver fatto registrare il record della pista in qualifica, Salvadori nelle prime fasi di gara è rimasto coinvolto in una caduta con Didier Grams, che ha perso il controllo della propria moto nel curvone che porta nella zona del paddock: Luca non ha potuto evitarlo cadendo rovinosamente a terra. Purtroppo il trentaduenne milanese è morto in ospedale per le ferite riportate nell'incidente. MS

È GIÀ 2025

La classe regina deve ancora decretare il campione, eppure le recenti vittorie di Marquez hanno contribuito a spostare lo sguardo sul futuro, su un team ufficiale Ducati destinato a fare storia: **Marc ritroverà la corona oppure Bagnaia difenderà il primato nell'ambito di Borgo Panigale?** Tutti i risvolti del duello, dalla psicologia alle... amicizie

di Mirko Colombi
Foto Luca Gorini

SE È VERO che un bacio tira l'altro, è altrettanto vero che uno schiaffo attende il successivo. Saranno colpi di guancia o di mano tra Pecco Bagnaia e Marc Marquez? Rispetto al presente 2024, nel futuro marcato 2025 e 2026 qualcosa (di grosso) coinvolgerà i due rivali, oggi inseriti in box diversi, domani nello stesso Ducati Factory: anziché rappresentare due compagini differenti e guidare Desmosedici "simili ma diverse", il torinese e il catalano godranno del medesimo materiale e del rosso ufficiale desiderato da tutta la griglia, ma destinato ai soli numeri 1 (se riuscirà a difenderlo) e 93. Già a immaginarlo, quel garage mette i brividi o, se preferite, emana calore: parliamo di piloti con in comune qualità vincenti ma antropologicamente agli antipodi. La calma e il metodo del ventisettenne torinese contro la spericolatezza e l'impulsività del trentunenne di Cervera, la guida tonda e precisa a confronto con la sfida alle leggi della fisica, il ruolo da padrone della Casa (maiuscolo, inteso come fabbrica e bandiera sventolata) e l'ospite meno desiderato possibile.

IMPOSSIBILE, appunto, sarebbe stato ipotizzarli assieme, invece il bello della MotoGP è proprio questo: profili nemmeno avvicinabili sulla carta si ritroveranno iscritti sui medesimi fogli del team, di cui Pecco sarà la parte esperta, consapevole e conosciuta, mentre Marc sarà obbligato a imparare, conoscere e farsi conoscere. Il 2024 è ancora da completare, con il duello Jorge Martin-Bagnaia che ha in Marquez il terzo incomodo, ma già immaginiamo come potrebbe essere la presentazione del prossimo anno di gare. L'eventuale sede di Madonna di Campiglio, nell'ultimo biennio mite in termini di temperature invernali e di clima tranquillo palesato da Borgo Panigale, potrebbe surriscaldarsi. Potrebbe, condizionale, perché non sappiamo come Bagnaia e Marc vi arriveranno. Anzitutto, come finirà il campionato in corso? La corona sarà triplicata dal piemontese, oppure verrà ritrovata dal catalano? Oppure Martin, leader della classifica che lascerà Pramac, porterà il numero 1 all'Aprilia? Tra i focus, uno vive, vivrà e, in parte, già viveva: inutile provare a nasconderli dietro a un dito, magari due, giusto per porli troppo

vicini: Pecco e Marc si annusano malvolentieri. Saranno le estrazioni socio-culturali opposte, saranno le amicizie (basti pensare alle recenti dichiarazioni di Valentino Rossi, mentore di Bagnaia, sul nemico Marquez), aggiungiamoci le rivalità, rimane un dato: scrivere di buon sangue, sarebbe illusorio.
Casomai, questo sì, vige il rispetto, nato esattamente nel 2013, quando Marc otteneva il primo titolo nella classe regina e Pecco esordiva nella serie iridata. Memori di una foto scattata nel 2010 al Montmeló. Nel box della struttura Monlau si stava tenendo un provino, al quale parteciparono pure Alex Rins e Alex Marquez. A un certo punto, uno scarsamente loquace e veramente serioso tredicenne Pecco chiese di posare assieme a Marc che, di lì a poco, si sarebbe imposto nella 125 GP, tassello iniziale a comporre il computo degli otto Mondiali finora conquistati. Nessuno sospettava di poterli raccontare più avanti nel tempo avversari, quasi nemici. Sperando che nessuno imponga loro di essere finti amici: perché se qualcuno e qualcosa dovessero provarci, ce ne accorgeremmo, in primis i due protagonisti stessi faticherebbero a recitare copioni o parti mal scritte.

MEGLIO attenersi, tornando agli scatti e alle pellicole, alle sportellate reciprocamente elargite a Jerez, "casa" di Marc espugnata da Pecco, poche settimane dopo la caduta di entrambi a Portimao. La domenica del Gran Premio era vicina all'esplosione di folla, urlante negli ultimi passaggi affrontati a testa alta dal campione del Mondo, sfidato dalla cocciutaggine di chi sapeva cosa volesse dire vincere, seppure fosse a digiuno da tantissimo. È finita con Bagnaia sul gradino più alto del podio, Marc appena sotto e Marco Bezzecchi a osservare segni di gomma spalmati sulle tute dei due. Il portacolori VR46, per ora al suo unico trofeo stagionale, in Andalusia ancora credeva di poter ottenere l'investitura ufficiale, sapendo contestualmente di un Marc in pieno tentativo. Bezzecchi costituiva, involontariamente, una delle tante differenze esistenti tra l'amico di Academy e allenamento Bagnaia, e Marc, nemico dello stesso mentore, un Rossi avvelenato dal dente caduto in quel famigerato 2015. Polemiche, accuse, strascichi, tifo da stadio (nel peggiore risvolto), appelli divulgati per riappacificare i "colossi" del paddock. Niente da fare. Marc e Valentino mai si sono riappacifi-

Gigi Dall'Igna con Marc Marquez: sarà lui, artefice dell'arrivo del catalano, a dover gestire una coppia che ha già battagliato in pista, a Jerez con il successo di Bagnaia e, più in alto, a Misano.

A destra, Marc Marquez sul podio di Misano, dove è stato fischiato. Gesto che Pecco Bagnaia ha chiesto di interrompere.

cati e, per giunta, hanno lasciato karma tutt'ora da esautorare. Registreremo e annoteremo buona volontà e intenzione di voltare pagina? Qualche premessa ci sarebbe anche, ma citiamo qualche frase interessante: «*Marquez mio compagno di squadra potrebbe essere un buon affare, oppure un disastro*» ha affermato Pecco. E «*Lui è il riferimento in Ducati, io sarò costretto ad adattarmi*» detto da Marc.

LA TERRAZZA celebrativa del circuito Marco Simoncelli – il compianto numero 58 sarebbe stato ennesimo anello di congiunzione di due vedute completamente opposte – ha ricevuto bordate di fischi, quando Marquez ha alzato al cielo la coppa del vincitore. Sebbene si sia definito abituato, l'ex Honda HRC e adesso titolare Gresini lo ha ammesso: «*Più che altro, ho apprezzato il gesto di Pecco, che ha provato a disincentivare chi mi ha preso male. Lo considererò*». Un gesto che in passato non si era registrato. Pecco ha manifestato fair play pubblico ammettendo di aver usato toni esagerati per criticare Alex Marquez dopo la caduta di Aragón (senza però cambiare idea sulle responsabilità del fratello di Marc) abbinato a un nostro presentimento: sarebbe lungimirante sovraccaricare il già eccitato e tornato in formissima Marc? Guardando indietro, diremmo di no. Nel momento in cui Marquez ha ogni utensile funzionante, diventa un fabbro. Martella sia in pista che psicologicamente, cose impossibili nel recente quadriennio assieme alla Honda in discesa, a corrispondere all'ascesa di #GoFree. Quella Misano 2021 ci torna utile: ricordate la caduta di Pecco, allora numero 63, mentre era in testa? Oltre a vanificare definitivamente la speranza di tenere viva la corsa al titolo, andato a Fabio Quartararo sulla Yamaha, aprì la strada alla terzultima affermazione della carriera di Marquez. La penultima è arrivata al Motorland, luogo perfetto per sbloccarsi in una Sprint negata dagli albi d'oro, con la vittoria nel GP accompagnata dal litigio innescatosi tra il fratello Alex e Pecco. «*Alex lo ha fatto apposta*» il concetto di Bagnaia. «*Non accetto tali accuse*» la difesa di Marquez.

IL BISTICCIO giudicato da zero a zero da una Race Direction che ha spesso indispettito qualche italiano – convinto che verso i Marquez ci sia un occhio di riguardo – sembrerebbe alle spalle: «*Mi dispiace aver usato certe parole, mi scuso con Alex*» il ridimensionamento di Pecco, atto sconosciuto ad altri campioni a due ruote e non soltanto. Bagnaia, peraltro, si sentiva che Marc era vicino al bis proprio in Romagna, davanti ai tifosi Ducati, di Pecco stesso e della dirigenza arrivata da Bologna. Dovendo scegliere tra bacio o schiaffo, opteremmo per la seconda, magari con guanto elegante, ma schiaffo rimane, a ribadire quanto ricevuto all'Angel Nieto nel duello faccia a faccia consumato a favor di Pecco. Per quanto riguarda i baci, sarebbe un miracolo poterne immortalare.

Sette trasferte e un titolo da assegnare, eppure lo sguardo è già sul 2025. E su quella presentazione magari in una Madonna di Campiglio coperta di neve bianca, fredda, sotto la quale si celerà, ne siamo certi, una fiamma talmente calda da bruciare buoni propositi, etichette e diplomazie del caso. MS

Pecco Bagnaia, 27 anni, e Marc Marquez, 31, sono secondo e terzo nel Mondiale, rispettivamente a -7 e -53 dal battistrada Jorge Martin.

ANDREA DOVIZIOSO

«Marquez prepara il 2025. Pecco parte avvantaggiato, come fu per me con Lorenzo, tuttavia Marc non arriverà a digiuno di Ducati...»

UNO DEI SUOI avversari più acerrimi, forse il più tosto, è tornato al successo, riaprendo una pagina di MotoGP apparentemente già letta, tuttavia con inedite parole da scrivere. Chi meglio di Andrea Dovizioso può commentare l'auge ritrovata da Marc Marquez? *«Ad Aragón ha manifestato un evidente strapotere e la cosa ha fatto un certo effetto. Poi a Misano si è ripetuto ma mi chiedo: Pecco Bagnaia era al 100%? Mentre la mossa sferrata da Jorge Martin ha un po' destabilizzato».*

QUINDI, Marc è candidato al titolo?
«Secondo me ha compreso di trovarsi fuori dalla lotta tra Pecco e Jorge, e lo si evince dalle interviste rilasciate. Marquez sta usando il 2024 in preparazione al 2025, quando entrerà nel team ufficiale Ducati. Ha metabolizzato un approccio intelligente. Vuole capire le cose, magari senza provare a vincere».

I ventilati cinque decimi a dividere GP24 (di Bagnaia) e GP23 (di Marquez) sono attendibili?
«Non credo proprio. Ma non è questo il punto, perché ogni gara e ciascuna situazione hanno fattispecie e differenze. Il punto sarà il prossimo anno, in condizioni uguali per Bagnaia e Marquez a parità di GP25. La convivenza sarà tosta. Pecco parte avvantaggiato, mi ricorda quando in Ducati arrivò Jorge Lorenzo al mio fianco. Io ero già lì, conoscevo l'ambiente. Però, a differenza di Jorge, Marc arriverà dopo una stagione completata sulla Desmosedici».

Dovi e Jorge del biennio rosso 2017-2018 sono paragonabili ai futuri Pecco-Marc?
«Non c'entrano niente. La Ducati aveva preso Jorge, convinta che potesse fare la differenza. All'epoca non si vincevano titoli, oggi la Ducati domina». **M.C.**

EFFETTO SERRA

La Honda ha condotto parecchie prove di aerodinamica nei test di Misano, inseguendo i benefici dell'effetto suolo già noti a rivali come la Ducati.

PROVE DI FUTU

RO

Le comunicazioni radio "spaccano" i piloti, tra un Espargaró ottimista e i refrattari Bagnaia e Acosta.
Ma la giornata di prove è stata utile anche per collaudare una nuova gomma anteriore, promossa da Pecco, e vedere parecchie novità. O intuirle, come il V4 della Yamaha, in vista del congelamento dei motori

di Mirko Colombi
Foto Luca Gorini

MISANO – Un'importante novità si sta approssimando alla MotoGP, e potrebbe mutarne parte delle proprie caratteristiche naturali. Il sistema di comunicazione radio, promesso tempo addietro, e impiegato in Formula 1 da tanti anni, è cosa (quasi) fatta. A precedere i test di Misano tra il primo e il secondo GP sul circuito Marco Simoncelli, un indaffaratissimo Aleix Espargaró ha simulato nel box Aprilia i primi dialoghi con elmetto ad hoc e un sistema in collegamento con il team di Noale. Il capitano è stato prescelto per verificare funzionalità ed efficacia dell'idea, descritta con queste parole: «*Molte novità, nessuna novità*» ossia, tanto lavoro fatto e altrettanto da fare. «*Stiamo cercando di migliorare il sistema, non soltanto per quanto concerne la comunicazione ma anche per la sicurezza, in caso di caduta. Sono uno dei piloti che più hanno spinto per implementare la comunicazione radio, ma non è facile. Prima sarà pronto, prima crescerà lo spettacolo. Ovviamente in alcuni tracciati è più facile dialogare e in altri più difficile, ma è positivo adattarsi alle nuove tecnologie, compiendo prove e magari sbagliando. Una delle chiavi del successo della Formula 1, escludendo Netflix, è proprio il sistema di comunicazione radio. È un bene prendere gli aspetti positivi di altri campionati e inserirli in MotoGP. Nella gara domenicale sarebbe stato bello per il pubblico sentirmi chiedere al team cosa fare quando è arrivata la pioggia*». L'episodio del cambio moto ha rovinato la corsa di Jorge Martin, leader del Mondiale rimasto a bocca asciutta. Lo spagnolo ha ammesso: «*Non ci siamo parlati prima del Gran Premio*».

Espargaró ha fatto notare anche l'aspetto legato all'attenzione in sella: «*Quanto è difficile restare concentrati dovendo parlare e guidare? Dobbiamo scoprirlo, nessuno lo sa. La cosa più facile per un pilota è dire che non è possibile farlo, ma credo sia più difficile attivare e disattivare ogni volta l'abbassatore. Se cinque anni fa avessimo detto a un pilota che avrebbe dovuto schiacciare un tasto a ogni accelerazione non ci avrebbe creduto: dovremo provare. Se sarà pericoloso, lo toglieremo, ma non credo. Non farete in tempo a sentirmi parlare nel casco* (ride) *lo faranno soltanto i piloti più giovani*».

Enea Bastianini con il cupolino "sperimentale" provato a Misano.

A ESPERIMENTO compiuto, sono seguiti commenti di ulteriori protagonisti: «*Non credo che le comunicazioni radio possano stravolgere le gare, perché casi come quello di Martin che è rientrato quando tutti sono rimasti in pista dipendono molto dal pilota*» ha detto Fabio Quartararo. «*Il team può anche dirti di rientrare, ma per quanto mi riguarda se tutti gli altri restano in*

L'Aprilia ha portato novità interessanti: qui sopra, il codone dotato di centralina sulla RS-GP di Raul Fernandez.

pista continuo a marcarli, non provo a inventarmi qualcosa di alternativo che potrebbe non funzionare. Spesso, poi, con il suono del motore è difficile sentire e, in più, ci sono punti del tracciato in cui avere delle voci nelle orecchie potrebbe risultare pericoloso, come nei curvoni più veloci o nelle staccate più impegnative. Avevo testato a Valencia un dispositivo simile, ma qui l'ho utilizzato in un time attack e posso dire che si tratta di un esperimento ancora da perfezionare e che può diventare utile, specialmente per segnalare eventuali situazioni di pericolo».

MOLTO MENO aperto, anzi refrattario, Pecco Bagnaia. «*Non voglio utilizzare il sistema, e prenderò multe come Michael Jordan*» ha detto, ricordando quando Air venne sanzionato per 5000 dollari per aver indossato scarpe dai colori non ammessi dalla NBA. «*L'ho provato il sistema, dopo 30 secondi provoca dolore al viso, non ha senso pensare di tenerlo per 45 minuti mentre si guida. Abbiamo tutti i sistemi possibili per essere avvertiti di ogni cosa: messaggi sul dashboard che ci avvisano chi abbiamo davanti o dietro, chi manca, i distacchi, la pit board. Non c'è bisogno di altri sistemi di comunicazione che possono essere motivo di distrazione*». Meno critico Marco Bezzecchi, che ha ammesso: «*Se la comunicazione fosse bidirezionale, a me servirebbero i beep*» per coprire imprecazioni e parolacce. «*Sbagliato rifiutarla a priori, sebbene a motore accesso non si senta granché. Il dispositivo funziona tramite vibrazioni, niente auricolare: si sente soltanto a moto spenta, magari il sistema di Aleix è basato su una nuova chiave*». Dose caricata da Pedro Acosta, per nulla persuaso: «*Quando sto in moto, voglio soltanto pensare alle mie cose. Ho provato il sistema, non mi è piaciuto. Vibra dentro al casco, tocca l'orecchio, provoca fastidio. In F1 hanno soltanto un cavo, nel nostro caso un oggetto che senti, può essere un problema*». Insomma, c'è chi promuove la soluzione, chi la boccia, chi la rimanda. A differire con le quattro ruote, le due impongono a chi sta in sella continui movimenti di corpo e, in fase di piega, sorpasso o manovra al limite,

ogni singola sollecitazione sarebbe da bandire. Abbiamo chiesto a Ben Bostrom un giudizio, dato che provò la comunicazione radio sull'ovale di Daytona: «*Quando arrivava la voce dal box, nemmeno te l'aspettavi. Potevo essere in rettilineo o in curva, si sentivano le parole a stabilire i pit stop. Bello, ma pericoloso: il comunicatore deve sapere esattamente in quale parte del tracciato sia il pilota, altrimenti viene fuori un macello*».
Emulare tutto quanto ha in dotazione la Formula 1 potrebbe non giovare: davvero è seguita in TV per via delle comunicazioni muretto-abitacolo? Potrebbe essere, ma sospettiamo che i motivi siano altri, a cominciare dalla forza intrinseca del messaggio stesso, della tradizione, dei campioni. Abbiamo detto forza, anche di cambiare gli orari della MotoGP: il GP Emilia-Romagna a Misano subirà un anticipo di un'ora sul calendario originale, la Moto3 correrà alle 10, la Moto2 alle 11.15, MotoGP alle 13. Senza radio.

Pedro Acosta, a destra, si appresta a entrare nel team ufficiale KTM: in vista del futuro, ecco prove sugli scarichi.

A MISANO si correrà un'ora prima dopo una giornata di test IRTA. In cui la Ducati ha fatto valere il trend "moto che vince non si cambia", perlomeno fino al prossimo anno. Quando la tipologia di motore dovrebbe subire il congelamento per un biennio – almeno per chi non ha concessioni come Yamaha e Honda, che le perderebbero in caso di risultati da podio e vittoria – fino all'inizio del nuovo regime regolamentare nel 2027.
Quanto è stato fatto a Misano è servito a chi beneficia della Desmosedici di perfezionare, senza stravolgere. Giustamente, anche perché la Ducati continua a trionfare. La giornata è stata dedicata a finezze di vario tipo, come la gestione della pressione gomme, set up di elettronica e sezione aerodinamica, riscuotendo commenti variegati: «*L'aerodinamica l'ho già provata a Silverstone* – ha detto Bagnaia – *è omologata, ma l'ho scartata. Ho fatto il tempo con la gomma media, forse potevo scendere ancora. Prima di girare ho preso un antidolorifico a effetto lento, mi sentivo abbastanza bene*». Il numero 1 pativa ancora dei colpi presi al Motorland, nell'incidente con Alex Marquez. Enea Bastianini è uscito con una Rossa quasi tutta rossa, a eccezione del cupolino color carbonio. Il pacchetto aerodinamico è stato gradito dal romagnolo: «*Le piccole evoluzioni portate alla carena saranno oggetto di analisi. Vedremo se usarle nella prossima di Misano*». Il duo Pramac ha completato la sessione senza offrire novità di rilievo, discorso simile per Gresini con i fratelli Marc e Alex Marquez, VR46 per il solo Marco Bezzecchi visto che Fabio Di Giannantonio, dolorante alla spalla lesa in Austria, ha riposato.

NEL 2025 l'Aprilia cambierà tre piloti su quattro. Il solo a rimanere sarà Raul Fernandez il quale, infatti, ha girato con una sorta di centralina montata sul codone della RS-GP Trackhouse. L'unità serve a monitorare ogni movimento del pilota in sella, registrandolo. Sensori inseriti nella tuta e collegati al piccolo marchingegno misurano esattamente cosa fa il pilota, tra movi-

Fabio Quartararo ha guidato una Yamaha che guarda al futuro con significative novità di motore.

menti, trasferimenti di carico e spostamento del peso. Le registrazioni in stile Hollywood serviranno alla squadra americana per trovare prestazioni al top? Se lo chiedono anche gli odierni ufficiali in nero, Aleix Espargaró e Maverick Viñales. I maliziosi sostengono che, entrambi partenti, non proveranno più parti nuove: «*Un forcellone* – ha detto il capitano – *niente di che*». Un problema della quattro cilindri veneta è legato alle temperature sprigionate, a condizionare rendimento e pressione gomme. Lorenzo Savadori, da bravo tester, continua a spendere tempo sull'annoso tema, in aggiunta all'esigenza di arrestare con maggiore efficacia la corsa a fine rettilinei.

Le KTM RC16 dei collaudatori Dani Pedrosa e Pol Espargaró ballavano tra i box Red Bull KTM e GASGAS Tech 3. Di solito è difficile comprendere la strategia austriaca, ma a Misano è parsa evidente: Brad Binder e Acosta, i due piloti confermati per il 2025, hanno completato comparative di ogni tipo, a coinvolgere l'aerodinamica vista sulla moto di Espargaró, con il parafango allungato e seghettato, più una "marmitta" dal diametro ridotto rispetto al terminale di scarico laterale. Il laboratorio teutonico avanza a passi ben ponderati, ma le novità che fanno scalpore sono gli stili di guida rivisti del sudafricano e la ritrovata morbidezza dallo spagnolo. I due a inizio anno apparivano opposti nei movimenti in sella, ora un po' meno.

PER LA YAMAHA si parlava di propulsore quattro cilindri in linea evoluto, ma gli uomini in blu glissavano se stuzzicati sull'arrivo di un V4 rivoluzionario. In Yamaha hanno le idee chiare, Andrea Dovizioso docet e, in tal senso, il forlivese potrebbe aggiungersi come tester ufficiale. Sarebbe cosa buona e giusta, come buono è il telaio evoluto assieme ad alcuni dettagli concepiti per staccare meglio ad alte velocità. L'aerodinamica cresce, ma anche all'elettronica è richiesto uno sforzo in più. Per sfruttare i cavalli addizionati, ecco mappature riscritte e, si spera, efficaci. Come per magia, il duo Repsol HRC assente nel GP si è ricompattato, come se il virus dei giorni precedenti fosse di colpo svanito. Meglio così, perché di roba da provare ce n'era: carena in stile Ducati e dal pensiero Aprilia, a garantire downforce, ovvero l'effetto suolo mai avuto prima. Luca Marini l'ha gradita, Joan Mir la sta capendo, Takaaki Nakagami la capisca o meno dovrà fare come dicono gli ingegneri, Johann Zarco è uscito dal seminato: «*Mica sono preoccupato se la Honda non ha portato una RC213V interamente nuova. L'attuale versione è già molto diversa dalla 2023. Più che altro, abbiamo lavorato sulla ciclistica, cercando grip in accelerazione. Manca parecchio, malgrado si migliori sempre*». Novità legate anche alla Michelin, il cui responsabile Piero Taramasso era, finalmente, fiducioso: «*Abbiamo provato dalle ore 14 alle 14.30 la nuova gomma anteriore. Tra un rallentamento meteo e l'altro, prima non è stato possibile. E il tempo stringe, il 2025 è dietro l'angolo. Mescola e carcassa non cambiano, ma il profilo è diverso, con design pensato a favorire la stac-*

cata a moto inclinata. Grazie a una spalla maggiorata, questa manovra risulterà più semplice».

IL COSTRUTTORE francese ha pensato pure al peso: «*Un chilo in meno, mica poco. La sostenibilità ringrazia*». Vedremo se ringrazieranno anche i piloti, solitamente diffidenti quando arriva una copertura inedita, soprattutto se anteriore. È presto per capire il gradimento degli interessati, anche se Marc Marquez ha azzardato: «*La moto sembrava pesante*». Bagnaia? Opinione contraria: «*Entro più lanciato in curva, ottima sorpresa per me*». La Casa del Bibendum porterà diverse evoluzioni a Valencia nel post-GP, situazione in cui ammireremo cambi di squadra, debutti e ribaltoni dal vario sapore.

Luca Marini, a destra, e Johann Zarco, sotto, hanno portato avanti il lavoro della Honda, attardata dal resto delle Case presenti.

TEST MISANO, I TEMPI

POS	PILOTA	TEAM	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1	Pecco Bagnaia	Ducati Lenovo	38	1'30"619	-
2	Franco Morbidelli	Ducati Pramac	50	1'30"780	0"161
3	Enea Bastianini	Ducati Lenovo	30	1'30"985	0"366
4	Pedro Acosta	GASGAS Tech 3	55	1'31"052	0"433
5	Fabio Quartararo	Yamaha Monster	70	1'31"063	0"444
6	Jorge Martin	Ducati Pramac	69	1'31"111	0"492
7	Marc Marquez	Ducati Gresini Racing	47	1'31"130	0"511
8	Marco Bezzecchi	Ducati Pertamina VR46	52	1'31"133	0"514
9	Maverick Viñales	Aprilia Racing	51	1'31"244	0"625
10	Brad Binder	KTM Red Bull Factory	46	1'31"302	0"683
11	Raul Fernandez	Aprilia Trackhouse	70	1'31"405	0"786
12	Alex Marquez	Ducati Gresini Racing	32	1'31"455	0"836
13	Daniel Pedrosa	KTM Red Bull Factory test team	37	1'31"539	0"920
14	Aleix Espargaró	Aprilia Racing	36	1'31"683	1'"064
15	Jack Miller	KTM Red Bull Factory	3	1'31"840	1"221
16	Alex Rins	Yamaha Monster	43	1'31"951	1"332
17	Miguel Oliveira	Aprilia Trackhouse	51	1'31"973	1"354
18	Johann Zarco	Honda LCR Castrol	62	1'31"979	1"360
19	Takaaki Nakagami	Honda LCR Idemitsu	28	1'32"305	1"686
20	Augusto Fernandez	GASGAS Tech 3	32	1'32"492	1"873
21	Luca Marini	Honda Repsol	49	1'32"502	1"883
22	Joan Mir	Honda Repsol	40	1'32"587	1"968
23	Lorenzo Savadori	Aprilia Racing test team	41	1'33"312	2"693
24	Stefan Bradl	Honda HRC test team	12	1'34"590	3"971

BEGAMESTAR.SPORT
IL SITO CHE INSEGUE LO SPORT
BEGAMESTAR.SPORT è il sito per tutti gli appassionati di sport. Un mondo in continuo aggiornamento con le ultime novità, dati, statistiche, le news sulla serie A e B, il calcio estero e le coppe. BEGAMESTAR.SPORT, ti aspetta online.

L'ISOLA DELLA MOTOGP

Prima Assicurazioni e Red Bull hanno dato vita alla partnership che ha portato alla hospitality con vista sul Curvone e a numerosi spettacoli

di Mirko Colombi

MISANO – Prima Assicurazioni e Red Bull, partnership ottimamente legatasi in occasione del Gran Premio Red Bull San Marino e Riviera di Rimini. Tantissimi eventi organizzati per la tredicesima tappa stagionale della MotoGP, che ha registrato record di pubblico del circuito Marco Simoncelli.
Misano e dintorni hanno visto vere e proprie folle di appassionati riversarsi nel paddock, sulle tribune e nelle terrazze allestite ad hoc, queste a dominare completamente la scena. Quanto l'interessante iniziativa fosse vincente, lo dimostra la conquista della Sprint del sabato da parte di Jorge Martin, spagnolo in forza al Prima Pramac Racing, squadra Ducati assieme alla quale detiene la vetta della classifica mondiale. Il numero 89 si è imposto con forza nei tredici giri programmati, mandando in festa anche l'Isola delle Rose, bellissima hospitality realizzata in sinergia proprio da Prima Assicurazioni e Red Bull. Quando un rappresentante di entrambi i marchi taglia in testa il traguardo, la celebrazione è d'obbligo: musica, influencer, personaggi in voga e amici.
La posizione privilegiata ha consentito di ammirare la velocità di percorrenza al Curvone della Desmosedici GP25, premiata con la medaglia d'oro e 12 punti. Lo spettacolo non è finito lì: nelle vicinissime Riccione e Rimini si sono tenute le Red Bull Riders Night giovedì e venerdì, alle quali hanno partecipato *performers* di grido in ambito due ruote, con specialisti del Trial e *showmen* applauditi e acclamati, "in volo" sopra le teste dei presenti. Apprezzato pure il van Prima, brandizzato a spasso sulla Riviera dal 30 agosto al 3 settembre, che ha messo in palio biglietti per la gara e un parcheggio speciale messo a disposizione da Prima e a mezzo passo dall'ingresso principale.

A destra e nella pagina a fianco, la struttura Prima-Red Bull di Misano. Sotto e più in alto, due momenti dell'evento romagnolo.

E ancora tanta, tanta musica. Durante il Nameless Festival, ha presenziato l'artista di fama internazionale Axwell, esibitosi sabato 7 settembre in uno degli spazi del circuito.

IL MEGA DJ set ha intrattenuto e divertito, con vocalizzi, brani e luci di alto livello. La soddisfazione palesata è comprensibile: «*Quella con Red Bull è un'alleanza attivata con un brand a noi affine*» le parole di George Ottathycal, CEO Prima Assicurazioni. «*Voluta per sperimentare una strategia di comunicazione dal linguaggio inedito, avvicinando alla gente in una modalità non convenzionale. Sfruttare la piattaforma offerta dalla MotoGP, da noi scelta nel 2022, amplia il potenziale della crescita di Prima in Italia e nel Mondo*». Si allinea Andrea Balestrino, Country Manager Italy: «*Abbiamo voluto offrire ai nostri clienti e al network interno composto da agenti e dipendenti un'esperienza "money can't buy", nel rafforzamento del senso di community. Appartenere a un gruppo è qualcosa di speciale, che va oltre la bontà dei servizi. Prima è un luogo in cui succedono cose, le cui persone sono il centro attorno al quale gravitano le nostre idee*». MS

CARPE DIEM

Lo spagnolo si laurea campione della Rookies Cup precedendo Uriarte per soltanto due lunghezze. La sorpresa argentina Perrone chiude la stagione in bellezza. I padroni di casa Pini e Boggio in evidenza

di Nico Condorelli

LA ROOKIES Cup 2024 va in archivio spegnendo come meglio non poteva la sua diciottesima candelina. Il format targato KTM ha ribadito il suo crisma di Road-to-MotoGP con un'annata da incorniciare. A differenza delle ultime due stagioni, caratterizzate dai cannibali Jose Antonio Rueda e Angel Piqueras (vincitori in contemporanea anche della FIM JuniorGP), il 2024 ha visto affermarsi ben sei piloti, ribaltando spesso la classifica e tenendo incerto il successo finale fino all'ultimo metro.
Onore ai 26 giovanissimi partecipanti provenienti da ogni angolo del pianeta, ma il plauso più grande va agli spagnoli Alvaro Carpe e Brian Uriarte, capaci di tener vivo l'interesse. Al rientro dalle vacanze estive, Carpe sembrava aver dato l'affondo decisivo, dominando in casa Red Bull allo Spielberg e ipotecando il titolo nel sabato del Motorland dopo essersi preso Gara 11. Sul +33, Carpe aveva ammesso: «*Ho il primo match-point ma non corro per i punti, ma soltanto per vincere*».

POCHE ore dopo, invece, nella fredda mattina aragonese Carpe gettava alle ortiche l'occasione con una serie di errori e una scivolata a metà gara. Ria-

Alvaro Carpe (83) davanti a Valentin Perrone (73), Brian Uriarte (51) e Maximo Quiles (28), un quartetto che ha animato la stagione chiusa con il titolo di Carpe, sotto.

prendo così la porta all'esordiente di lusso Uriarte, sul podio nella seconda manche di Aragón vinta da Hakim Danish, e arrivando così alla finale di Misano con tredici punti da recuperare su 50 da assegnare. La matematica, poi, non condannava ancora Maximo Quiles e Valentin Perrone, con l'argentino che ha offuscato il "predestinato" Quiles, alla sua terza (e per regolamento ultima) partecipazione alla Rookies. Quiles ha pagato qualche delirio di onnipotenza e, dopo la squalifica per condotta pericolosa al Mugello, si è eclissato. Perrone è stato il suo alter ego: mentre il rivale si spegneva, lui si affacciava sempre più di frequente ai piani alti a suon di giri veloci in gara e di piazzamenti sul podio. E, come sottolineato per Uriarte, anche il sudamericano ha vissuto la stagione d'esordio.

QUATTRO giorni dopo aver lasciato il Motorland, i piloti hanno riacceso le loro RC250R sul Misano World Circuit: neanche il tempo di far rientrare i battiti cardiaci nella norma che si è stati catapultati nella finalissima tutta spagnola. Almeno in Italia il meteo è stato clemente e il venerdì proprio la sorpresa Perrone è riuscito a centrare la sua prima pole position strappandola in extremis alla scia di Carpe, in prima fila insieme all'arcirivale Uriarte che, giusto la sera prima delle gare, affermava: *«Misano è una pista che mi piace, ho corso qui tre volte anche nel CIV. La moto non è perfetta, c'è un po' di chattering, ma la conosco da inizio anno e ormai mi sento a mio agio. Non penso che ci sarà soltanto un piccolo gruppo».*

Brian aveva ben chiaro il suo piano, e Gara 13 è stata da brividi con l'apoteosi nel suo giro finale. Carpe ha iniziato al comando l'ultimo passaggio, inseguito da un folto gruppo di rivali, il più agguerrito dei quali sembrava Quiles. Maximo, però, ha finito per pagare l'irruenza, disarcionato dalla sua KTM proprio davanti a Carpe, costretto a chiudere il gas. In quel frangente Uriarte ne ha approfittato per infilare il rivale, vincere la sua terza gara stagionale e portarsi per la prima volta in testa alla classifica per soltanto due lunghezze. Leader almeno per una notte, prima del duello di Gara 14.
Deluso per il sesto posto al traguardo dietro l'alfiere azzurro Dodó Boggio (suo miglior weekend di tutta la stagione) Carpe ha cercato l'all-in nell'ultima, decisiva, gara della stagione 2024, sapendo che un piazzamento davanti a Uriarte avrebbe garantito il titolo.

DOMENICA la prima fila Perrone-Carpe-Uriarte ha tentato l'allungo, ma il gruppo compatto di 14 piloti si è riagganciato con gli stessi Veda Pratama e Guido Pini a lottare per la vittoria. A quattro tornate dalla fine, con un "lungo", per Carpe sembrava finita. Ma Alvaro non si è arreso e in tre giri si è rimesso davanti.
Ultimo giro, impossibile fare calcoli: Uriarte, disturbato da Pratama, si è rifatto sotto, Carpe ha chiuso tutte le porte e ha difeso la posizione con il coltello tra i denti in modo decisivo. Perrone ha vinto la sua seconda gara stagionale, ma è stato Carpe ad aggiudicarsi la coppa, per soli due punti!
Onore al vincitore e alle sorprese Uriarte e Perrone, che nella loro stagione d'esordio hanno incantato. Ora, l'attenzione si sposta sulla JuniorGP: dopo Rueda e Piqueras, riuscirà il neocampione della Rookies a centrare il bis iridato?

Qui accanto, Guido Pini (94) davanti ad Alvaro Carpe e Valentin Perrone. Il toscano ha recitato da protagonista nelle poche gare (sei) disputate a causa degli infortuni. Più a destra, i due vincitori di manche di Misano, Brian Uriarte e Perrone.

Detto di Boggio, bravo anche Pini, che ha mancato la Top 5 di un soffio, conquistando il tredicesimo posto in classifica generale (in coabitazione con l'esordiente Leo Zanni) e siamo certi che, senza gli infortuni che l'hanno tenuto fuori per ben otto gare, avremmo letto una graduatoria diversa.

L'ALTRO Talento Azzurro Giulio Pugliese, in ogni round sempre nel gruppo di testa, è stato il migliore degli italiani in una stagione che ricorderemo a lungo. Con tanti nomi da tenere d'occhio per il futuro.

LE CLASSIFICHE

GARA 11 (ARAGÓN)
1) A. Carpe
2) V. Perrone
3) B. Uriarte
8) G. Pugliese
9) L. Zanni
10) G. Pini

GARA 12 (ARAGÓN)
1) H. Danish
2) R. Salmela
3) B. Uriarte
7) G. Pini
15) L. Zanni
16) A. Carpe
17) D. Boggio

GARA 13 (MISANO)
1 - B. Uriarte
2 - V. Perrone
3 - H. Danish
5 - D. Boggio
6 - A. Carpe
11 - G. Pini
13 - G. Pugliese

GARA 14 (MISANO)
1 - V. Perrone
2 - A. Carpe
3 - B. Uriarte
6 - G. Pini
10 - D. Boggio
11 - G. Pugliese
15 - L. Zanni

CLASSIFICA FINALE 2024
1) A. Carpe - SPA - 232 p.
2) B. Uriarte - SPA - 230
3) V. Perrone - ARG - 206
12) G. Pugliese - ITA - 72
13) G. Pini - ITA - 51
13) L. Zanni - ITA - 51
16) D. Boggio - ITA - 38

IN CORSA VERSO L'IGNOTO

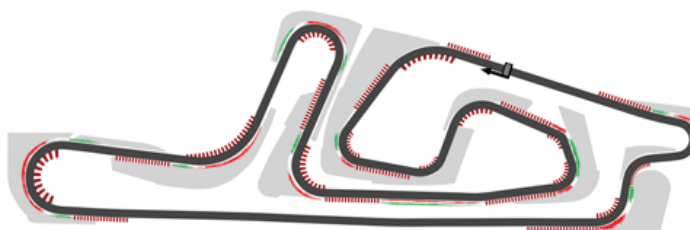
Le derivate dalla serie debuttano a Cremona, in una situazione resa ulteriormente incerta dai problemi fisici dei primi tre del Mondiale: Razgatlioglu, Bulega e Bautista. È il trend di un campionato sempre più ricco di protagonisti, molti dei quali italiani

di Gianmaria Rosati
Foto GP Agency

Il Cremona Circuit, con sei curve a destra e sette a sinistra per una lunghezza di 3,768 km, si appresta a debuttare sul palcoscenico iridato con la nona tappa del mondiale Superbike.

LE NOVITÀ possono entusiasmare, spaventare e far discutere, ma finalmente per il Cremona Circuit il tempo delle parole e delle supposizioni è terminato. Il sogno dei proprietari del tracciato di portare la Superbike iridata a Cremona è realtà, dato che nel fine settimana le derivate di serie saranno davvero di scena. Dietro questo traguardo c'è un lungo percorso contraddistinto da tempi stretti, basti considerare che originariamente il circuito lombardo avrebbe dovuto fare l'ingresso nel calendario l'anno prossimo, ma la passione ha prevalso e dunque è già tempo di sfide e battaglie. Due concetti che si sposano perfettamente con la Superbike attuale, che torna in Italia con uno scenario decisamente diverso rispetto anche soltanto a poche settimane fa.

NELL'ULTIMO weekend di gara disputato a Magny–Cours è infatti successo tutto quello che nessuno si sarebbe potuto aspettare: Toprak Razgatlioglu è finito KO già venerdì, in un incidente la cui dinamica poteva portare conseguenze decisamente peggiori, Alvaro Bautista lo ha suo malgrado imitato domenica mattina, finendo a terra in Superpole Race e saltando poi Gara 2. Una caduta degli Dei completata dall'infortunio alla mano di Jonathan Rea, che ha privato Gara 2 in terra francese dei campioni del Mondo delle ultime nove stagioni, consentendo alle nuove leve di prendersi ulteriormente la scena. Domenica Nicolò Bulega non si è lasciato sfuggire l'occasione – a differenza di sabato – e con la doppietta tra Superpole Race e Gara 2 si è portato a soli 55 punti da Razgatlioglu, ossia meno di quanto un solo weekend di gara può elargire.
Di colpo, quindi, Cremona diventa un crocevia fondamentale per il campionato, che potrebbe non essere chiuso come i tredici successi di fila di Razgatlioglu lasciavano intendere. Il turco sarà con ogni probabilità in pista, dopo aver completato il recupero dal pneumotorace proprio in Italia. Discorso analogo per quanto concerne Bautista, il cui recupero dalla frattura alla costola subita in SP Race procede spedito, ma soltanto a ridosso del fine settimana lo spagnolo avrà la certezza di poter salire in sella alla sua Ducati. Il trio Razgatlioglu-Bulega-Bautista, che ha vinto 20 delle 24 manche corse, arriva incerottato a Cremona dato che lo stesso Nicolò ha saltato i test di Aragón della scorsa settimana – come il compagno di squadra – per sottoporsi a trattamenti per la spalla contusa in Gara 1 a Magny-Cours.

INCERTEZZE a non finire che si uniscono all'incognita della novità legata al circuito: con le sue tredici curve – sei a destra e sette a sinistra – il

Cremona Circuit è pronto a impegnare i piloti delle derivate, i quali hanno fatto conoscenza con il tracciato nei mesi scorsi, con test svolti in due scaglioni separati tra maggio e giugno.
Test nei quali era stato Razgatlioglu a primeggiare, firmando quello che a oggi è il record ufficioso del tracciato in 1'28"578, mentre diversi rivali – a cominciare da Alex Lowes e Remy Gardner – erano riusciti a girare a pochi decimi dal portacolori BMW. Proprio la Casa tedesca arriva a Cremona preoccupata per lo stato di salute del suo capitano ma comunque in grande forma, dato che anche senza Toprak la striscia di successi consecutivi è salita a 14 grazie al ritrovato Michael Van der Mark, prima di interrompersi in Superpole Race.

L'OLANDESE è una delle sorprese di questa fase della stagione, dato che negli ultimi tre round – Most, Portimao e Magny–Cours – ha ottenuto più punti (82) rispetto ai primi cinque appuntamenti. Una crescita favorita dalla competitività della M1000 RR, confermata anche dal podio di Garrett Gerloff in Francia. Entrambi sono dunque da tenere d'occhio a Cremona, all'interno di una griglia di livello sempre più alto, con tanti piloti veloci o ritrovati. Nel secondo caso rientra anche Alex Lowes, che senza Jonathan Rea come compagno ha potuto cucirsi maggiormente addosso una Kawasaki ZX-10R nel frattempo cresciuta grazie alle concessioni, con evidenti risultati positivi.
Al contrario Rea sta vivendo la sua peggiore stagione di sempre in Superbike, in sella alla Yamaha, e anche la sua presenza a Cremona appare incerta. L'infortunio al pollice destro patito in Gara 1 in Francia ha richiesto un intervento d'urgenza, con il Cannibale costretto a valutare giorno per giorno i progressi, nella speranza di tornare in azione il prima possibile.
Tra novità e conferme, la pattuglia che più sta regalando spettacolo e risultati nella Superbike 2024 è quella italiana, che ha già centrato un grande traguardo. Con quattro round ancora da disputare, infatti, il numero di piloti azzurri a podio quest'anno è già superiore a quello dell'intera scorsa stagione. Nel 2023 furono infatti quattro – Andrea Locatelli, Michael Ruben Rinaldi, Axel Bassani e Danilo Petrucci – e nonostante l'assenza dal podio in questa stagione di Rinaldi e Bassani il numero si è comunque alzato, grazie al già citato Bulega, ad Andrea Iannone e Nicholas Spinelli, la cui apparizione in SBK è stata fugace quanto vincente. Un numero che di fatto marca la differenza in una Superbike che in otto tappe ha già superato il numero di piloti sul podio rispetto all'intero 2023.

A CAPITANARE la spedizione italiana in questo 2024 è il rookie Bulega, che si è preso la categoria fin da subito, tanto che la prima vittoria è giunta già al primo tentativo in assoluto a Phillip Island. Una vittoria che per qualcuno poteva sembrare un fuoco di paglia, e che invece ha costituito l'inizio di una grande annata, anche se per ripetersi Nicolò – che ha stabilito il record di 21 gare consecutive a punti, mai nessun debuttante c'era riuscito – ha dovuto attendere Magny–Cours, conquistando però nel frattempo ben 11 podi tra Superpole Race e gare lunghe. Ma soprattutto Bulega ha rappresentato il primo – o forse l'unico – serio rivale di Razgatlioglu nella corsa al titolo.
Se Nicolò è divenuto una certezza già nei primi appuntamenti della stagione, Petrucci ha raggiunto questo status più tardi, anche a causa del grave incidente patito in sella alla moto da Cross a metà aprile. Nelle ultime settimane la crescita del ternano è stata entusiasmante e, forte di una stagione e mezza di esperienza, Danilo è ora una presenza fissa nella Top 3, come confermano i cinque podi negli ultimi due round, ai quali si aggiungono il secondo posto di Most e il terzo di Phillip Island. «*Se fossimo nel Cross avrei vinto il Gran Premio*» ha sorriso Petrucci dopo i 43 punti di Magny–Cours.

SE L'UNIONE tra Petrux e la Panigale V4 R del Team Barni è ormai perfetta, emerge soltanto a tratti l'amore tra Iannone e la Ducati di GoEleven, team con il quale l'abruzzese discute per il futuro (ma è sempre forte l'opzione Yamaha-GRT). Iannone vive tra alti e bassi, dato che l'ultimo podio risale a Most. Chissà se l'aria di casa

Toprak Razgatlioglu punta a riprendere il cammino vincente a Cremona: il turco conta su 55 punti di vantaggio su Nicolò Bulega e 122 su Alvaro Bautista, qui accanto, a sua volta uscito ammaccato da Magny-Cours. Dove Danilo Petrucci, a destra, ha ottenuto tre podi in altrettante gare.

UN RECORD SOPRATTUTTO ITALIANO

A DUE TERZI di stagione, il 2024 della Superbike ha già superato il numero di piloti sul podio rispetto all'intero 2023. In realtà, il 2024 ha battuto quasi tutte le stagioni recenti, a eccezione del 2021. A caratterizzare l'impennata dei piloti sul podio è stata la presenza italiana, con ben cinque rappresentanti: dai rookie Bulega e Iannone a Petrucci e Locatelli, fino a quel Nicholas Spinelli trionfatore ad Assen. Per ritrovare un andamento del genere serve tornare al 2012, anno dell'ultimo titolo italiano nella SBK con Max Biaggi: in quel caso furono 15 i piloti sul podio, cinque dei quali italiani.

ANNO	PILOTI SUL PODIO	ITALIANI
2024	12	5 (Bulega, Petrucci, Iannone, Locatelli, Spinelli)
2023	10	4 (Locatelli, Rinaldi, Bassani, Petrucci)
2022	10	3 (Rinaldi, Locatelli, Bassani)
2021	13	3 (Locatelli, Rinaldi, Bassani)
2020	10	1 (Rinaldi)
2019	9	1 (Melandri)
2018	9	1 (Melandri)
2017	7	1 (Melandri)
2016	9	1 (Giugliano)*
2015	10	2 (Giugliano, Biaggi)
2014	10	2 (Melandri, Giugliano)
2013	12	4 (Melandri, Giugliano, Fabrizio, Badovini)
2012	15	5 (Biaggi, Melandri, Fabrizio, Giugliano, Badovini)

nel 2016 andò sul podio anche il sammarinese Alex De Angelis

a Cremona, e il fatto che sarà una novità per tutti (l'abruzzese ha pagato l'inesperienza su circuiti come Magny-Cours), aiuterà Iannone ma anche l'omonimo Locatelli, l'unico lombardo in gara in Lombardia. Il bergamasco è il miglior pilota Yamaha – 37 punti di vantaggio su Gardner – ma va comunque a caccia di un miglioramento: nei test a Cremona era stato uno dei più veloci, e può dunque sperare.

A CREMONA vanno invece a caccia del primo podio Bassani e Rinaldi, che vivono due situazioni diverse: il veneto della Kawasaki sta faticando ma al contempo mostra timidi segnali di crescita, come confermato dalla lotta per il podio nelle prime fasi di Gara 2 in Francia. Per il romagnolo l'avventura con Motocorsa sta regalando solamente bocconi amari, e le due parti si separeranno a fine anno. Occhi puntati infine su Alessandro Delbianco, che dopo aver ben figurato in Francia con la R1 del Team GRT è di nuovo della partita con la Yamaha. Un'altra wild card è Tommy Bridewell, capofila del BSB, con la Honda. MS

Yoshimura SERT vince la tappa conclusiva, sorpassa la Yamaha e si aggiudica il titolo EWC.
Un finale amaro per la carriera del Master of Endurance Canepa. Nella Stock, alloro a National Motos

SUZUK

L'arrivo trionfale di Yoshimura SERT Suzuki sul traguardo del Paul Ricard: è il ritorno al titolo dopo tre anni.

KING

di Marco Pezzoni – Foto GP Agency

LE CASTELLET – Il Team Yoshimura SERT Suzuki si riprende la corona dell'Endurance dopo tre anni, al termine di un Bol d'Or quasi interamente dominato. Per Gregg Black è il terzo alloro personale, il quarto addirittura per il francese Etienne Masson mentre Dan Linfoot diventa campione per la prima volta. Battuta Yamaha YART, leader alla vigilia, nel giorno dell'ultima corsa del Master of Endurance Niccolò Canepa. Soltanto tre anni e la Suzuki è tornata sul tetto del mondiale Endurance. La vittoria del Bol d'Or dell'anno scorso ha dato il là a un 2024 che ha visto la squadra diretta da Damien Saulnier salire sul podio di tutte e quattro le gare, chiudendo il campionato con due vittorie, un secondo posto e un terzo. In conferenza stampa Black, Masson, Linfoot e Cocoro Atsumi hanno elogiato il lavoro fatto a Suzuka anche da Albert Arenas, chiamato in gara a sostituire l'infortunato pilota inglese, per portare insieme ad Atsumi e Linfoot la squadra a un prezioso terzo posto, importante per il titolo. Per Black e compagni è arrivato poi un Bol d'Or al vertice, a eccezione del primissimo stint di gara e della notte, con BMW World Endurance #37 in testa prima di scivolare e lasciare a Yoshimura SERT campo libero. L'ultimo giro della gara è stato una pura passerella per Masson che si è goduto ogni metro del tracciato del Paul Ricard prima di tagliare la linea del traguardo e festeggiare con la squadra.
La gara, rispetto alle 8 Ore di Suzuka e Spa, ha vissuto colpi di scena nelle sue fasi più critiche: i primissimi stint di gara con le Bridgestone posteriori di YART Yamaha e FCC TSR Honda completamente delaminate, con lunghe soste ai box per riparare i danni, poi nella notte c'è stata la caduta della BMW proprio davanti alla Suzuki mentre alle prime luci dell'alba si è registrato un altro stop di YART Yamaha per problematiche legate sempre alla gomma posteriore. La gara è stata comunque lineare: non è uscita nemmeno una Safety Car a rimescolare le carte in tavola.

SE LA PARTENZA è stata regolare con Black come al solito a prendersi l'holeshot seguito da Markus Reiterberger e Niccolò Canepa, i primi metri sono stati caotici e le immagini non hanno mostrato quello che è successo nei primi due giri, con lunghi di alcuni piloti nelle prime curve del Paul Ricard che hanno portato davanti in un colpo solo le Honda di Tati Team Beringer e di FCC TSR, con anche la Yamaha di KM99 nel gruppo di testa a battagliare con BMW e Suzuki.
I problemi alle gomme di YART E FCC TSR hanno consigliato Yoshimura SERT ad anticipare il rientro ai box, prendendo un vantaggio. Il gap è aumentato con la caduta di BMW Motorrad World Endurance. Hannes Soomer, in testa alla gara durante la notte, è

CONTINUITÀ
La regolarità di Yoshimura SERT Suzuki è stata premiata, in una stagione con due successi, un secondo, e un prezioso terzo posto ottenuto alla 8 Ore di Suzuka

BREVI

Yoshimura SERT (12), con Etienne Masson, Gregg Black e Dan Linfoot, è stata protagonista fin dal via, sotto. In basso, il podio del Paul Ricard, con anche KM99 e YART Yamaha.

NUOVA CLASSE NEL MONDIALE

Accanto a EWC e Superstock, l'anno prossimo arriverà una nuova classe chiamata "Production" aperta a moto strettamente di serie, e adatta a quei team con poco budget intenzionati a correre soltanto una gara del campionato. L'intento è quello di rimpolpare la griglia con le moto che si sono perse via via dal periodo Covid.

PRICE CAP PER LA SUPERSTOCK

Verrà introdotto anche il price cap, il tetto di spesa, ma soltanto per le moto della categoria Superstock e si applicherà solamente alle moto base. Escludendo quindi la nuova Panigale V4 2025, la BMW M1000 RR e la CBR SP della Honda.

YAMAHA R7 ENDURANCE SERIES

Oltre alla classe entry level del Mondiale, in un paio di appuntamenti del calendario 2025 ci saranno anche le Yamaha R7 con eventi Endurance dedicati, per far provare ai piloti delle varie R7 Cup europee l'ebbrezza di una gara di durata nell'ambito dell'evento principale.

LE CLASSIFICHE

BOL D'OR

EWC: 1. Yoshimura SERT Motul Suzuki (Black, Masson, Linfoot), 2. KM99 Yamaha (Guarnoni, De Puniet, Marino), 3. YART Yamaha (Canepa, Fritz, Hanika), 4. BMW Endurance (Mykhalchyk, Reiterberger, Soomer), 5. Maco Racing Yamaha (Ishizuka, Bergman, Choy).

SUPERSTOCK: 1. Team 18 Sapeurs Pompiers Yamaha (De La Vega, Guittet, Pellizzotti, Gines), 2. Rac41 Honda (Leesch, Tessels, Renaudin, Poncet), 3. TRT27 Honda (Ward, Oliver, Lahti), 4. Louit Moto33 Kawasaki (Saltarelli, Sanchis, Antiga, Gregorio), 5. 3ART Best of Bike Yamaha (Vietti Ramus, Morais, Kemmer, Watanuki)

IN CAMPIONATO

EWC: 1. Yoshimura SERT Suzuki 173, 2. YART Yamaha 159, 3. BMW World Endurance 119, 4. KM99 Yamaha 89, 5. Tati Team Beringer Honda 66.

SUPERSTOCK: 1. National Motos Honda 108, 2. Rac41 Honda 104, 3. Team 18 Sapeurs Pompiers Yamaha 88 4. 3ART Best of Bike Yamaha 83, 5. Team Etoile BMW 68.

A destra, Yamaha YART sul podio con al centro Niccolò Canepa, all'ultima corsa. Qui accanto, l'equipaggio campione uscente lotta con Honda Viltais (333), che ha chiuso con lo stoicismo di Leandro Mercado.

scivolato aprendo la strada alla Suzuki #12 verso vittoria e titolo.
È stato un Bol d'Or di sofferenza per i campioni in carica di YART Yamaha: Canepa e compagni non avevano il passo per stare con Yoshimura SERT per tutta la gara, e il podio, con il terzo posto, è stato il massimo risultato raggiungibile al netto dei problemi riscontrati in gara con i due lunghi pit stop che sono costati un totale di 16 giri di ritardo dalla Suzuki.

ANCHE la gara della Superstock ha avuto i suoi colpi di scena che hanno riguardato le moto in lotta con Honda National Motos per la corona della categoria. La leadership della classifica è passata di mano più volte, con l'equipaggio andato al comando poi costretto al ritiro: è stato il caso della BMW ufficiale di Tecmas, di quella del team ungherese HERT by Moto-Jungle e anche del team giapponese Etoile, KO per problemi al motore. Non esente da problemi nemmeno l'Aprilia di Aviobike by Revo-Nuova M2 fermata da una valvola che ha messo fine a un Bol d'Or da podio.
Il Bol d'Or è la gara più esigente del campionato in termini di affidabilità soprattutto per il motore. Memori dell'edizione 2022 con tutte le EWC ritirate per noie al propulsore tranne FCC TSR Honda, anche l'edizione 2024 ha registrato problemi del genere. Le CBR in versione EWC hanno tutte sofferto di problemi al propulsore (FCC TSR, Tati Team e Viltais #333), così come la CBR Stock di No Limits. Sono arrivate al traguardo 27 moto sulle 45 iscritte, di queste solamente nove EWC su 16. Una sola la Experimental al traguardo, la Yamaha di FMR43.
Da segnalare infine il gesto stoico di Leandro Mercado, costretto a spingere la moto al traguardo per un problema tecnico: l'argentino ha ricevuto l'ovazione del pubblico.

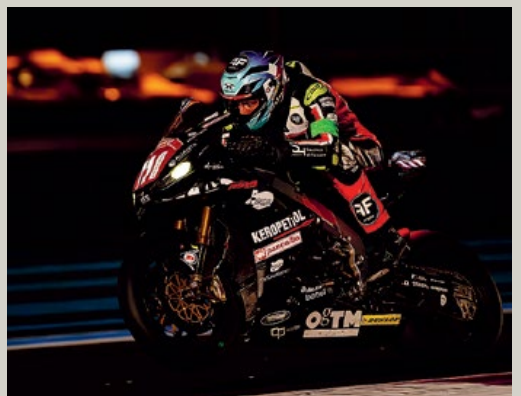
GLI ITALIANI

Un podio e tanti guasti

LE CASTELLET – 24 Ore del Bol d'Or abbastanza interlocutoria per la pattuglia italiana. Sfortuna con i costruttori: l'Aprilia di Aviobike by Revo Nuova M2 si è ritirata nelle fasi finali per colpa di una valvola che ha posto fine a una stagione comunque stupenda, impreziosita dalla vittoria di Spa dello scorso giugno. Per quanto riguarda i piloti, un plauso enorme a Niccolò Canepa, che anche nel giorno del ritiro dalle corse ha dato tutto per la causa YART chiudendo la gara sul podio dopo tanti problemi. Bene Saltarelli e Vietti Ramus, rispettivamente in quarta e quinta posizione Stock con Louit Moto33 e 3ART Best of Bike, Bol d'Or tutto sommato positivo per Vitali (Pitlane Endurance) e Napoli (Team Racing 85). Sfortunati Calia, Bernardi, Cocco, Ferroni fermi per la suddetta valvola, Manfredi e Gabellini fermi per problemi al motore così come Gamarino (Kawasaki Webike Trickstar). Tra i team sia Aviobike by Revo-Nuova M2 Racing che No Limits Honda non hanno tagliato il traguardo.

Sopra, Yamaha YART, a destra Team 18 Sapeurs Pompiers, vincitore della Stock. Più a destra, Louit Moto (33), sotto KM 99, secondo assoluto.

NICCOLÒ CANEPA
ADDIO IN GRANDE STILE

Il genovese lascia le gare ma non l'Endurance: «Resterò in questo paddock con la Yamaha. Ho corso contro i migliori e quando ho scoperto l'EWC...»

LE CASTELLET – Una carriera piena di successi nell'EWC (due titoli mondiali, il titolo di Master of Endurance) che si conclude al Bol d'Or. Niccolò Canepa lascia il ruolo attivo da pilota e rider coach Yamaha per un ruolo che gli verrà ritagliato ad hoc da Andrea Dosoli. «*Lo sapevo già da un anno e ho corso tutta la stagione con questa idea in testa*» svela il genovese. «*Ho scoperto che, divertendomi e non avendo la pressione del contratto per l'anno successivo, sono anche andato meglio nonostante il problema alla spalla che mi ha un po' condizionato*».

COME hai fatto a tenere tutto "coperto", fornendo l'annuncio definitivo soltanto prima del Bol d'Or?

«È stato divertente perché sentivo che si parlava di programmi futuri... È stata una cosa molto intima con la mia compagna e la mia famiglia, lo sapevamo soltanto noi. Me la sono goduta nel privato e poi a Suzuka l'ho annunciato a tutta la squadra».

Guardando sia la tua carriera in Endurance che quella globale, hai qualche rimpianto?

«La carriera nell'Endurance è stata molto bella, negli anni avrei potuto vincere di più ma con il passaggio da GMT94 a YART abbiamo avuto un po' di problemi e sfortune, detto questo è stato ancora più bello vincere il Mondiale l'anno scorso. Sono riuscito a ottenere di più di quello che avevo sognato da ragazzino, ho avuto l'opportunità di correre in tutti i campionati e contro piloti del calibro di Valentino Rossi, Jorge Lorenzo, Dani Pedrosa, Casey Stoner, per me è qualcosa di incredibile. Ho corso anche con Toprak Razgatlioglu e Jonathan Rea, con gli eroi del motociclismo. Per me è stata una bella carriera, avrei potuto fare meglio in alcune occasioni, però questo fa parte della vita».

Da coach Yamaha, come vedi il futuro di Rea?

«Il potenziale di Jonathan è altissimo, quest'anno ha avuto un po' di sfortune e le cadute hanno abbassato la sua confidenza con la moto. Sono convinto che abbia il talento per uscire da questa situazione, e noi abbiamo le capacità per dargli una moto che funziona. Va trovata la chiave giusta. Ha un contratto anche per l'anno prossimo e abbiamo il tempo per lavorare. Rea nell'EWC? Ammetto che è innamorato dell'Endurance, come gli stessi Andrea Locatelli, Remy Gardner e Dominique Aegerter. Il sogno di Locatelli è la 24 Ore di Le Mans, anche a Rea piacerebbe moltissimo fare una 24 Ore dopo aver vinto la 8 Ore di Suzuka. Penso che la Yamaha sarebbe entusiasta di dare loro un'opportunità, non appena sarà il momento giusto».

Nella seconda vita di Niccolò Canepa cosa ci sarà?

«Posso solamente dire che rimarrò vestito in blu nel futuro e che rimarrò nel paddock. La Yamaha ha deciso una strada per me che è molto interessante e non vedo l'ora di iniziare il nuovo progetto che annunceremo nelle prossime settimane».

Niccolò Canepa, 36 anni, lascia dopo aver vinto due titoli mondiali nell'Endurance con la Yamaha.

IL MAGO della PI

Van Tilburg stravince sotto il diluvio, rifilando oltre mezzo minuto ai rivali nel breve volgere di sette giri

di Alessandro Di Moro

NELLA TAPPA del mondiale Superbike andata in scena a Magny-Cours, Michael Van der Mark ha conquistato la vittoria in Gara 1 sotto un autentico diluvio universale, tornando sul gradino più alto del podio dopo ben tre anni di digiuno e momenti complicati dettati da grossi infortuni. Nel medesimo fine settimana, però, anche un altro pilota olandese è riuscito a mettersi in mostra e a far parlare di sé grazie a una prestazione incredibile in condizioni di bagnato estremo, ovvero il giovanissimo Manny Van Tilburg. Il quale nel quarto nonché penultimo appuntamento stagionale dell'Aprilia Sport Production, svoltosi a Cremona, ha dominato la scena in sella alla RS 250 SP2 schierata dal Team RB Racing. Van Tilburg ha trionfato per la seconda volta in questa stagione, bissando quanto fatto nel precedente round di Modena. Un risultato che gli ha permesso anche e soprattutto di rialzare le proprie quotazioni in ottica campionato, nonostante un inizio di stagione – comprensibilmente, visto che si tratta di un debuttante nel trofeo – un po' troppo altalenante.
Ciò che ha stupito del risultato finale è stato soprattutto il distacco inflitto ai rivali: si sa che in condizioni di bagnato è spesso il pilota a fare la differenza, specialmente nei trofei monomarca come questo, riservati ai più giovani che muovono i primi passi tra le ruote alte, e Van Tilburg è riuscito a dominare rifilando la bellezza di 35 secondi (!) al gruppetto in lotta per le altre posizioni del podio nell'arco di appena sette giri.

Manny Van Tilburg ha fatto la differenza sul bagnato a Cremona, dove ha preceduto Nicolò Montenero e Tommaso Landi.

OGGIA

DA RECORD
A Van Tilburg sono bastate poche curve per fare il vuoto sulla concorrenza capitanata da Montenero

Sopra, Tommaso Landi, a destra il gruppo degli inseguitori di Van Tilburg guidato da Marco Da Rold e Tommaso Pagano.

Un risultato che gli vale l'appellativo di "mago della pioggia".

DETTO della prima posizione, mai in discussione nella gara unica andata in scena sul circuito lombardo, su cui si è disputata la Coppa Italia e che tra pochi giorni ospiterà per la prima volta anche il mondiale Superbike, per quanto riguarda il resto del gruppo non è mancata la consueta bagarre tipica dell'Aprilia Sport Production. Sono stati infatti ben quattro i piloti in piena lotta per la seconda piazza, i quali hanno dato vita a un fantastico e imprevedibile scontro senza esclusione di colpi.
Ad avere la meglio è stato un altro esordiente della categoria, Nicolò Montenero, che ha centrato il secondo podio stagionale dopo quello di Magione, dove conquistò il successo in Gara 1. Come per l'olandese, anche per Montenero il podio è stato sinonimo di ritorno in auge nella classifica generale. Il numero 5 ha avuto la meglio su Tommaso Landi, che con questa terza piazza si è pienamente riscattato dopo un round di Modena da dimenticare, in cui non aveva portato a casa alcun punto. Il leader del campionato Thomas Benetti ha dimostrato ancora una volta il proprio talento non soltanto con la pura velocità, ma anche e soprattutto con la lucidità nei momenti più complicati: il giovane centauro del Team Moto Crono Racing ha infatti chiuso

PRIMI GIRI IN PISTA PER L'APRILIA RS 457 TROFEO

L'APRILIA RS 250 SP2 impegnata con i più giovani nel campionato Sport Production non è stata l'unica sportiva della Casa di Noale a scendere in pista al Cremona Circuit, visto che sul tracciato lombardo sono stati effettuati anche i primi "veri" giri della nuovissima RS 457 in configurazione Trofeo con diversi piloti in azione tra cui il collaudatore ufficiale MotoGP del marchio veneto, Lorenzo Savadori.
Si tratta della moto entry level presentata quest'anno, che avrà un campionato monomarca dedicato nella prossima stagione all'interno del contesto nazionale, in maniera analoga a quanto accade con la stessa RS 250 e la "sorella maggiore" RS 660. Le moto saranno uguali per tutti, con evoluzioni standard quali centralina elettronica, scarico racing, filtro dell'aria, kit carene, cover serbatoio e codone in vestroresina, switch e pulsantiere. Una soluzione che permetterà ai migliori di mettersi in mostra esclusivamente attraverso il proprio talento.

Thomas Benetti, sopra, ha limitato i danni, con un solido quarto posto. Qui accanto, Nicolò Montenero, il migliore alle spalle di Van Tilburg.

in quarta posizione, estendendo la propria leadership nei confronti di Marco Da Rold – soltanto sesto sotto la bandiera a scacchi pur essendo uno "specialista" dei circuiti più grandi, come aveva dimostrato vincendo a Misano in concomitanza con la FIM JuniorGP – grazie a una condotta da ragioniere, senza prendere rischi eccessivi, in condizioni davvero complicate in cui commettere un errore era davvero facile.

OLTRE ai protagonisti che si sono affacciati spesso nelle posizioni di vertice nel corso della stagione, le condizioni quasi estreme del Cremona Circuit hanno permesso anche ad alcuni outsider di mettersi in luce arrivando addirittura a lottare per il podio. Tra loro spicca il nome di Matteo Orlandani: compagno di squadra di Van Tilburg nel Team RB Racing (squadra evidentemente esperta degli assetti da bagnato), Matteo ha ottenuto un ottimo quinto posto a un secondo dalla seconda piazza, siglando non soltanto il suo miglior risultato stagionale, ma anche la sua prima Top 5 in assoluto visto che negli scorsi appuntamenti non era mai andato oltre un 11° posto a Magione. L'exploit garantirà quel "clic" mentale che permette di compiere un definitivo passo in avanti?
Quest'ultimo è stato uno dei tanti interrogativi che hanno accompagnato il campionato a Varano de' Melegari per le ultime due manche stagionali, in concomitanza con il CIV Junior. Un ultimo round che vi racconteremo sul prossimo numero.

LE CLASSIFICHE

CREMONA

1) Manny Van Tilburg
2) Nicolò Montenero a 35"018
3) Tommaso Landi a 35"192
4) Thomas Benetti a 35"975
5) Matteo Orlandani a 36"187

IN CAMPIONATO

1) Thomas Benetti 102 punti
2) Marco Da Rold 92
3) Nicolò Montenero 86
4) Manny Van Tilburg 81
5) Tommaso Pagano 67

IN TRE PER LA CORONA

Massimo Pennacchioli, qui accanto, si è aggiudicato la 2T Italian GP 250 prendendo anche la prima posizione in campionato.

Pennacchioli compie il sorpasso al vertice della 2T Italian GP 250, ma Lucchetti e Ronzoni possono contendergli il titolo nella finale di Misano. Modesti ancora perfetto nella 125

di Christian Caramia – Foto GP Agency

DOPO LA LUNGA e meritata pausa estiva, il CIV Classic 2024 ha fatto tappa a Magione, per il penultimo round in calendario prima del gran finale di Misano (12-13 ottobre). Un tracciato tecnico, quello umbro, capace di offrire allunghi decisi alternati a tratti più guidati. La location ha rappresentato la cornice perfetta per esaltare le Moto d'Epoca che animano il campionato targato FMI-Gentlemen's Motor Club Roma, di cui Motosprint è media partner.

A cominciare dalla 2T Italian GP, dedicata alle quarto e ottavo di litro che hanno fatto la storia del motociclismo. La classe 250 si sta rivelando più che mai incerta e combattuta, tanto da aver vissuto in Umbria l'ennesimo ribaltone in classifica. A trionfare tra le curve dell'autodromo intitolato a Mario Umberto Borzacchini è stato Massimo Pennacchioli, autore di

un fine settimana da ricordare: in sella all'Aprilia numero 444, Pennacchioli ha centrato il successo – il secondo consecutivo dopo quello messo a segno a Varano – prendendo subito un buon margine sugli inseguitori Jarno Ronzoni e Giacomo Lucchetti, meno brillanti e fortunati rispetto alle precedenti uscite. Il dieci volte titolato italiano Ronzoni è stato infatti rallentato da un problema tecnico in partenza, mentre il pilota del Moto Club "Carena Randagia" ha pagato «*La stanchezza accumulata nell'ultimo periodo, che è stato davvero molto intenso. Sono arrivato in circuito stremato, già al quarto giro avevo finito le forze*». La situazione in campionato è ora più che mai incerta: Pennacchioli è il nuovo leader a quota 102 punti, con Lucchetti a -2 e Ronzoni a -11.

BEN DIVERSA la situazione nella classe 125: Mirco Modesti si è confermato un rullo compressore, e a Magione ha centrato la sesta affermazione in altrettante manche disputate. Il suo obiettivo, ora, è il round conclusivo del Misano World Circuit per chiudere la stagione a punteggio pieno. Alle spalle del campione della categoria, Phaedra Theffo ha conquistato la seconda posizione, bissando il suo miglior risultato stagionale realizzato in giugno a Cremona. Nella Open 2T ha vinto ancora una volta Matteo Bisacchi, con Massimiliano Tesori nella piazza d'onore, impreziosita dalla soddisfazione del giro più veloce della gara. Bella lotta per il terzo gradino del podio, in cui Adriano Delucchi ha battuto Giuseppe Michelotto.

Nelle altre corse non sono mancate le emozioni. La Lightwin 1100 è stata piena di colpi di scena, e alla fine la corona del vincitore è andata a Riccardo Masi davanti a Sergio dos Santos e al portacolori del Gentlemen's Motor Club Alessandro Nostini, mentre Stevis Bressan ha messo a segno la terza vittoria consecutiva nella 650. Nella Lightwin Open, gioia per Daniele Parravano, che ha così riscattato lo "zero" di Varano, mentre nella Vintage Open l'alloro è andato ad Aldo Ghezzo. Alex Spaggiari è stato inarrestabile nella Old Open Cup Over, mentre Luca Mazza si è aggiudicato la classifica Under.

IL TROFEO Vintage Eagle ha visto il trionfo del Team In Moto con l'Africa, con Giovanni Rigolli davanti a Marco Grandi e Marco Visona, mentre Vittore Cipriani e Paolo Ferrati si sono affermati rispettivamente nella Vintage Guzzi e nella Vintage Maxi. La TT 2 Tempi ha visto il ritorno alla vittoria di Luca Della Bianca, con Emanuele Magnanelli vincitore nella TT SP 125, Fabio Morciano primo nella 2 Strokes e Walter Bertoli nella 125 SP. Nella SBK '96 a festeggiare è stato Giuseppe Lenoci, la SSP 600 ha visto Andrea Tamburini primo sul traguardo in qualità di wild card: il successo ai fini del campionato è quindi andato ad Alessandro Daina.

I VINCITORI

Fabio Morciano (2 Strokes) – Walter Bertoli (125 SP) – Mirco Modesti (2T Italian GP 125) – Massimo Pennacchioli (2T Italian GP 250) – Matteo Bisacchi (Open 2T) – Riccardo Masi (Lightwin 1100) – Daniele Parravano (Lightwin Open) – Aldo Ghezzo (Vintage Open) – Giovanni Rigolli (Trofeo Eagle) – Vittore Cipriani (Vintage Guzzi) – Paolo Ferrati (Vintage Maxi) – Stevis Bressan (Lightwin 650) – Luca Della Bianca (TT 2 Tempi) – Emanuele Magnanelli (TT SP 125) – Giuseppe Lenoci (SBK '96) – Andrea Tamburini (wild card, SSP 600) – Alex Spaggiari (Old Open Cup Over) – Luca Mazza (Old Open Cup Under)

Sotto, il podio della SSP 600. Sopra, la partenza della SBK '96 e a destra Max Tesori davanti ad Adriano Delucchi.

APPUNTAMENTO A JESOLO

La tappa finale assegnerà i titoli di tutte e cinque le categorie. Discorso apertissimo nella Junior A e nella Open A, mentre Botti è a un passo dall'alloro nella Junior B

di Francesco Allevato

LA STAGIONE 2024 del CIV Minimoto è entrata nella fase più calda, culminata nel quarto nonché penultimo round dell'anno che ha avuto il merito di continuare a mescolare le carte senza assegnare ancora nessun titolo. I verdetti delle cinque categorie sono infatti rimandati all'ultima gara di Jesolo, dove verranno decretati i campioni nazionali. Come già nella passata stagione, oltre che nell'ultimo round di Cascia, è tornata in azione la gara Sprint, che ha deliziato fans, piloti e addetti ai lavori grazie alla sua imprevedibilità.
Bagarre incessante nella Polini Junior A in virtù di una battaglia serrata in tutte le manche disputate a partire proprio dalla Sprint, in cui a trionfare è stato Matteo Angius, il primo a tagliare il traguardo al fotofinish davanti a Carlo Maria Scrocchi. Equilibrio continuo anche in

Gara 1, con la vittoria di Mattia Forte su Angius per soli 281 millesimi, e in Gara 2 con l'affermazione di Achille Raggi su Federico Napolitano con poco più di un decimo di vantaggio.

LA BANDIERA rossa è stata l'inattesa protagonista della prima manche della Junior B, a causa della caduta, fortunatamente senza conseguenze fisiche, di Flavia Neroni. Tripletta di Ethan Botti, dominatore del weekend in grado di imporsi su Damiano Di Giannicola sia nella Sprint che in Gara 1 e, successivamente, in Gara 2 su Oliver Tagliati. Alessandro Souchet e Sebastiano Dossena si sono spartiti la Junior C, dominando fin dalla gara corta, che ha visto prevalere il primo. Risultato ribaltato in Gara 1, con Dossena abile a precedere Souchet per soli 97 millesimi al termine di un'interminabile bagarre risolta al fotofinish. Stesso copione anche nell'ultima manche, in cui solamente sei decimi hanno separato il vincitore e leader del campionato, Dossena, e Souchet.
In chiusura le classi Open A e Open B, protagoniste di due gare Sprint avvincenti in cui a prevalere sono stati rispettivamente Mattia Frau (su Noah Gatta) e Alessio Chessa, davanti a Matyas Palka. Le restanti manche non hanno deluso le aspettative: Frau e Gatta hanno monopolizzato anche Gara 1 della Open A, replicando il risultato della Sprint sotto la bandiera a scacchi mentre Vincenzo Di Veroli, Chessa (Open B) e Alessandro Di Berardino hanno completato il podio di Gara 2.
Tripletta di Chessa nella Open B dove al successo nella Sprint ha aggiunto le affermazioni di Gara 1 davanti a Luca Bandini e di Gara 2 su Palka.
Come detto, è tutto rimandato a Jesolo, nel prossimo weekend, quando le cinque classi decreteranno i loro vincitori. La Polini Junior A vede Mattia Forte guidare la classifica con 150 punti, tallonato da Federico Napolitano a 145 e Gabriel Spaccini a 135. Molto più sgranata la classifica della Junior B, con Ethan Botti saldamente in testa con 212 punti inseguito da Marco Rizzi e Damiano Di Giannicola, matematicamente ancora in lotta per il titolo rispettivamente con 173 e 168 punti. La Junior C vede il favorito per il titolo, Sebastiano Dossena, al comando con 231 punti, seguito da Enea Bobbio a 189.

ARRIVO al fotofinish anche nella Open A con Vincenzo Di Veroli leader con 186 punti, seguito da Mattia Frau con 171 e Noah Gatta con 158. Infine la Open B, con Alessio Chessa leader indiscusso con 200 punti e favorito al titolo di campione grazie alle otto vittorie consecutive fin qui maturate. Ancora in lizza Matyas Palka, secondo con 179 punti. MS

LE CLASSIFICHE

JUNIOR A
Sprint Race: 1° Matteo Angius, 2° Carlo Maria Scrocchi
Gara 1: 1° Mattia Forte , 2° Matteo Angius
Gara 2: 1° Achille Raggi, 2° Federico Napolitano
In campionato: 1° Mattia Forte 150, 2° Federico Napolitano 145

JUNIOR B
Sprint Race: 1° Ethan Botti, 2° Damiano Di Giannicola
Gara 1: 1° Ethan Botti, 2° Damiano Di Giannicola
Gara 2: 1°Ethan Botti, 2°Oliver Tagliati
In campionato: 1° Ethan Botti 212, 2° Marco Rizzi 173

JUNIOR C
Sprint Race: 1° Alessandro Souchet, 2° Sebastiano Dossena
Gara 1: 1° Sebastiano Dossena, 2° Alessandro Souchet
Gara 2: 1° Sebastiano Dossena, 2° Alessandro Souchet
In campionato: 1° Sebastiano Dossena 231, 2° Enea Bobbio 189

OPEN A
Sprint Race: 1° Mattia Frau, 2° Noah Gatta
Gara 1: 1° Mattia Frau, 2° Noah Gatta
Gara 2: 1° Vincenzo Di Veroli, 2° Alessio Chessa
In campionato: 1° Vincenzo Di Veroli 186, 2° Mattia Frau 171

OPEN B
Sprint Race: 1° Alessio Chessa, 2° Matyas Palka
Gara 1: 1° Alessio Chessa, 2° Luca Bandini
Gara 2: 1° Alessio Chessa, 2° Matyas Palka
In campionato: 1° Alessio Chessa 200, 2° Matyas Palka 179

A sinistra, Alessandro Souchet (14) Sebastiano Dossena (22) ed Enea Bobbio (100) nella Junior C. Qui accanto, Alessio Chessa (Open B), sopra Ethan Botti (Junior B).

Jorge Prado, 23 anni, avrà l'occasione di confermarsi campione nella sua Spagna. A quel punto lascerà la MXGP e volerà negli Stati Uniti?

ALL'INTERNO

- Gajser stecca in Gara 1 e cede la tabella rossa a Prado, che può trionfare in Spagna
- Il tifone anticipa (e accorcia) il GP Cina
- Seewer-Ducati: l'accordo è ufficiale
- MX2: Lucas Coenen non molla ma De Wolf "vede" il titolo

Prado sorpassa Gajser
e nel GP conclusivo, nella sua Spagna, per confermarsi campione dovrà difendere un vantaggio di sette lunghezze

La finale in CASA

di Stefano Taglioni

SHANGHAI – L'arrivo nella Cina meridionale del tifone Bebinca una settimana dopo quello denominato Yagi (che aveva colpito duramente Vietnam, Thailandia, Laos e Filippine, con più di 150 morti per le alluvioni), ha stravolto il programma del GP Cina, tornato a disputarsi dopo cinque anni sul tracciato del "The Oriental Beauty Valley MXGP of China". Erano previste le fasi di qualifica nella giornata di domenica e le gare al lunedì, e invece il programma è stato ridotto (per ciascuna categoria, MX2 e MXGP) a un turno di libere (di quindici minuti invece di venticinque), uno di cronometrate (venti minuti invece di venticinque) e le due manche iridate. Dunque niente manche di qualifica, con meno punti in palio, inoltre le pause tra una sessione e l'altra sono state ridotte, con l'obiettivo di concludere tutto entro le 14 locali, anche per evitare la prima pioggia prevista nel pomeriggio della domenica. Il tutto per riuscire a completare il GP in una sola mezza giornata, quella di domenica, con le previsioni del tempo per lunedì preoccupanti: pioggia forte e venti a più di 100 km/h.

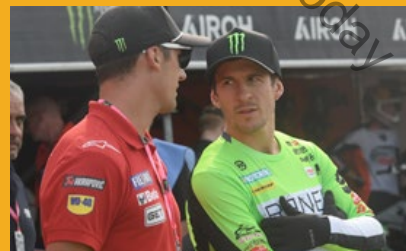
NELLE LIBERE della MXGP il più veloce è stato Romain Febvre su Maxime Renaux e Tim Gajser, con Jorge Prado ottavo (dietro anche a Mattia Guadagnini e Andrea Bonacorsi) e l'acciaccato Jeffrey Herlings (costola incrinata) nono, poi nelle cronometrate (che assegnano la posizione al cancelletto delle due manche iridate) l'ha spuntata Prado su Gajser e Febvre, a seguire lo sloveno Jan Pancar e Herlings. Male gli azzurri: Alberto Forato dodicesimo, Guadagnini quattordicesimo davanti a Bonacorsi.
In Gara 1 holeshot del futuro ducatista Jeremy Seewer – l'accordo è finalmente ufficiale, contratto valido fino al 2026 – con vicini Prado, Glenn Cold-

Sotto, Mattia Guadagnini, in basso Romain Febvre (3), vincitore di Gara 1, un duello tra il francese e il ritrovato Ruben Fernandez (70), e Jorge Prado (1), primo in Gara 2.

enhoff e Febvre. Lo scatto di Gajser è stato vanificato da un contatto che l'ha portato a terra alla seconda curva, facendolo ripartire molto indietro. È stato Ruben Fernandez, compagno di squadra di Gajser, ad andare in testa ma a metà manche è stato superato da un velocissimo Febvre, poi anche da Prado e da un Herlings in rimonta. Vittoria per Febvre che non si aggiudicava una manche dal GP Trentino, davanti a Prado, Herlings, Fernandez e Coldenhoff. Era in rimonta anche Gajser quando però è incappato in una caduta con Bonacorsi ed è stato costretto a passare ai box per sistemare la moto: alla fine ha chiuso diciassettesimo. Un episodio potenzialmente decisivo per il Mondiale: Prado ha guadagnato in un colpo solo 18 punti a Gajser. Guadagnini nono, Forato undicesimo davanti a Bonacorsi.

LA SECONDA manche si è aperta con l'holeshot di Prado (mentre Seewer è rimasto a terra alla prima curva ed è stato costretto a fermarsi), stavolta Gajser con alle sue spalle che non ha mollato, con l'obiettivo di recuperare un po' di punti, ma le posizioni non sono cambiate e questo GP ha visto il sorpasso in classifica di Prado a Gajser. Per lo spagnolo sono stati 21 i punti mangiati allo sloveno: tabella rossa e sette punti di vantaggio, proprio prima dell'ultimo GP stagionale, che oltretutto si corre in Spagna sull'inedito circuito di Cozar, nella regione di Castilla-La Mancha, a sud di Madrid. Uno scenario ideale, quello di un titolo in casa, prima di lasciare la MXGP per gli Stati Uniti?
La pressione di correre davanti al proprio pubblico potrebbe però non essere un vantaggio per il campione in carica. Sette punti di vantaggio sono importanti ma resta tutto assolutamente aperto fino all'ultima manche e, ricordiamo, contando anche la qualifica del sabato i punti in ballo nell'ultimo GP saranno 60.

Ducati, Seewer è ufficiale!

SHANGHAI – È arrivato anche il comunicato ufficiale da Borgo Panigale: Jeremy Seewer vestirà i colori Ducati per i prossimi due anni nel mondiale Motocross MXGP. Svizzero di trent'anni, Jeremy se la cava abbastanza con l'italiano ma soprattutto con la moto, visto che in dieci stagioni (intere) di Mondiale è stato ben sei volte sul podio finale di campionato, due volte vice campione MX2 e in tre casi secondo nella MXGP. Quest'anno in realtà ha un po' sofferto l'adattamento alla Kawasaki ma comunque è buon quarto in classifica assoluta, con un successo di manche in Turchia. Velocità ed esperienza, può rivelarsi importante per la debuttante Ducati. Attesa per scoprire il compagno di squadra, ma dovrebbe essere un giovane (italiano?).

Una vigilia al... museo

SHANGHAI – Sabato particolare per i piloti del mondiale Motocross, invitati a visitare il suggestivo Museo del Distretto di Fengxian, famoso per i reperti storici ed etnografici che raccontano la vita nel territorio di Fengxian, che risale a quasi 9000 anni fa ed è nei pressi del circuito di Motocross. Oggetti in bronzo, ceramiche, vesti antiche e la nostra "Mestieri della natura - Essenza dell'antica scienza e tecnologia cinese" hanno incuriosito davvero tutti. Poi, domenica, i piloti sono stati costretti a vivere l'intero programma, senza la partenza "soft" delle prove e delle qualifiche.

Secondo nel GP è stato Febvre, tornato a podio dopo cinque tappe grazie alla netta vittoria in Gara 1 e al terzo posto in Gara 2. Soltanto terzo Jeffrey Herlings che ha pagato ancora le difficoltà in partenza anche se si è confermato velocissimo in rimonta.

L'OLANDESE ha lasciato nove punti al nuovo leader del campionato: è ancora matematicamente in lotta per il titolo ma il distacco in classifica dal primo è di 48 punti.
Bene Fernandez, giornata-no invece per Renaux mentre la sorpresa è stato lo sloveno Pancar, quinto da "privato".

WEEKEND da dimenticare per tutti e tre gli azzurri della MXGP, dopo la positiva prestazione in Turchia. Già nelle cronometrate hanno faticato e nelle manche ci si è messa anche un po' di sfortuna tra contatti e cadute. Alla fine il migliore di giornata è stato Mattia Guadagnini, nono (due volte nono di manche) davanti ad Andrea Bonacorsi decimo (dodicesimo e settimo) e Alberto Forato sedicesimo (undicesimo in Gara 1 e out nella seconda a metà manche).

LE PAGELLE

9 JORGE PRADO

L'obiettivo sembrava impossibile ma Jorge (**a destra**) ci ha creduto e ha sfoggiato la sua splendida guida fin dai primi turni. Continuiamo a godercelo nell'ultimo GP che manca e al "Nazioni", dal prossimo anno potrebbe essere negli USA in una squadra color verde...

9 ROMAIN FEBVRE

Soltanto a due punti dal vincitore di GP, Prado, Romain ha già ampiamente dimostrato che senza quel piccolo ma fastidioso infortunio (lussazione del pollice) nel GP di casa avrebbe lottato per il titolo, ma ha ancora voglia di vincere manche e Gran Premi.

8 JAN PANCAR

Quinto assoluto di GP, ottavo posto in Gara 1 e splendido quinto in Gara 2, lo sloveno coglie la sua migliore prestazione della carriera. Pilota privato, una laurea in ingegneria meccanica, un team formato da lui e dal padre che gli fa da meccanico: un esempio per tutti!

7 RUBEN FERNANDEZ

Fuori causa già dopo l'infortunio nel primo GP in Argentina, dal suo rientro in Svizzera ha ripreso bene e in questo GP ha sfiorato il podio (quarto di giornata) con ottime partenze, un quarto e un sesto posto di manche.

5 ITALIANI

Soltanto due settimane fa nel GP Turchia si erano presi un bel voto in pagella. Guadagnini e Bonacorsi alla fine sono stati nella Top 10 ma non hanno brillato. Non è che se continua così per il "Nazioni" dobbiamo chiamare un certo Tony Cairoli?

5 TIM GAJSER

Gajser settimo assoluto di GP non ricordiamo di averlo visto, soprattutto in un momento così decisivo. Ha pagato una caduta figlia di un contatto. Diamo merito almeno alla sua rimonta che lo tiene ancora in lizza per il titolo.

HANNO DETTO

JORGE PRADO

«È stato un weekend fantastico per me. Miglior tempo nelle cronometrate, poi sono arrivato secondo in Gara 1 e primo in Gara 2. È stata molto dura dal punto di vista fisico, c'erano molta umidità e temperature elevate. Ho la tabella rossa e un vantaggio di sette punti per l'ultimo GP: è un'opportunità da sogno alla fine della stagione, e sono così emozionato per l'ultimo GP in Spagna!»

ROMAIN FEBVRE

«È stata la mia prima volta in Cina, ed è stata dura per umidità e caldo... la seconda manche ancora di più. Ho fatto un'ottima prima gara in cui ho rimontato fino al primo posto. Era da un po' che non vincevo e ho consumato molte energie. Nella seconda non sono partito benissimo poi quando ero dietro a Fernandez ero più veloce ma non riuscivo a passare»

JEFFREY HERLINGS

«In quella stupida caduta in Turchia ho incrinato due costole ed è stata dura. La stagione era già andata e per il campionato non cambia niente… Qui c'era poco tempo tra una manche e l'altra, questa è una bella pista ma è difficile sorpassare. Ora cerco di pensare all'ultima in Spagna, la stagione è quasi finita: ultimo GP e poi il Cross delle Nazioni»

Lucas Coenen, a sinistra, ha vinto le ultime quattro manche lunghe, ma la corsa al titolo è in salita. Sopra, il campione uscente Andrea Adamo.

POKER INUTILE

Lucas Coenen firma la seconda doppietta consecutiva nelle manche lunghe, ma De Wolf non sbaglia: l'olandese è a un passo dal titolo. Everts KO: salterà il Cross delle Nazioni

SHANGHAI – Con il quarto podio di fila (il nono stagionale) Kay De Wolf ha avvicinato ulteriormente il suo primo titolo iridato. L'anno scorso era stato in lotta con Andrea Adamo, prima di essere fermato da un infortunio alla caviglia, ma questa volta il talento olandese vanta 36 punti di vantaggio sul compagno di squadra Lucas Coenen (vincitore in Cina), e davvero non può sbagliare nell'ultimo GP in Spagna. Per il Team Nestaan Husqvarna l'1-2 è un traguardo più che meritato, considerando il dominio in questa stagione, con i due piloti in vetta alla classifica, 15 Gran Premi vinti e 24 podi sommando quelli di Kay e Lucas. Aveva iniziato la giornata timidamente, Kay, con il decimo tempo nelle libere, contro il primo del compagno di squadra, poi nelle cronometrate è salito al quarto posto (con Lucas Coenen secondo e la pole di Simon Längenfelder). In Gara 1 Lucas è fuggito alla sua maniera, inseguito da Längenfelder e Liam Everts. Dopo un paio di giri è emerso Karlis Reisulis, a suo agio su questa pista fin dai primi turni: il lettone ha passato Everts per il terzo posto ma a metà manche il figlio di The Legend si è ripreso la posizione andando all'inseguimento di Längenfelder. Sul finire della manche è stato De Wolf a "svegliarsi" fino a salire al terzo posto, mantenuto fino alla fine, dietro al vincitore Lucas Coenen e al tedesco di casa De Carli, Längenfelder, quarto Everts e quinto Mikkel Haarup.

IN GARA 2 proprio Reisulis è stato il più veloce in partenza, tallonato da Längenfelder, alle loro spalle la battaglia tra Lucas Coenen ed Everts è andata "oltre". Lucas ha replicato a un sorpasso di Everts e purtroppo lo ha toccato sulla ruota anteriore mandandolo a terra pesantemente: dopo il ricovero in ospedale Everts se l'è cavata con una lesione a una vertebra. Liam si riprenderà presto tuttavia sarà costretto a saltare il Motocross delle Nazioni dove era in squadra proprio con i fratelli Lucas e Sacha Coenen. Per un po' Lucas è parso frastornato dall'accaduto poi ha ripreso a spingere, arrivando in rimonta fino alla vetta, fino a superare anche il compagno di squadra De Wolf, prendendosi la sua sedicesima vittoria di manche stagionale (la quarta consecutiva), e l'ottava vittoria di Gran Premio.

GLI AZZURRI non hanno brillato: Adamo è stato addirittura tredicesimo e dodicesimo nei primi due turni (libere e cronometrate), ma in Gara 1 è partito dopo il gruppo buono e ha chiuso sesto. In Gara 2 è stato protagonista di una bella rimonta fino a conquistare il quinto posto superando Thibault Benistant e Reisulis. È stato quinto di giornata.
Ferruccio Zanchi è stato quinto nelle libere, poi 11° nelle "crono", e nelle manche ha sofferto le partenze: 12° in Gara 1 e nono in Gara 2, in rimonta, per un decimo nella classifica di GP.

Stefano Taglioni

MXGP

GARA 1

1. **Febvre** (Kawasaki) 19 giri in 34'32"847; 2. **Prado** (GASGAS) a 5"726; 3. **Herlings** (KTM) a 8"376; 4. **Fernández** (Honda) a 10"859; 5. **Coldenhoff** (Fantic) a 14"259; 6. **Renaux** (Yamaha) a 16"664; 7. **Horgmo** (Honda) a 19"004; 8. **Pancar** (KTM) a 21"709; 9. **Guadagnini** (Husqvarna) a 23"781; 10. **Seewer** (Kawasaki) a 28"471; 11. **Forato** (Honda) a 51"056; 12. **Bonacorsi** (Yamaha) a 56"853; 13. **Guillod** (Honda) a 1'01"226; 14. **Bogers** (Fantic) a 1'05"051; 15. **Brumann** (Husqvarna) a 1'26"305; 16. **Gibbs** (GASGAS) a 1'32"239; 17. **Gajser** (Honda) a 2 giri; 18. **Pu** (Yamaha) a 4 giri; 19. **Wang** (Honda) a 6 giri; 20. **Waters** (Husqvarna) a 12 giri; 21. **Zhe** (Yamaha) a 12 giri.

GARA 2

1. **Prado** (GASGAS) 19 giri in 34'32"163; 2. **Gajser** (Honda) a 2"891; 3. **Febvre** (Kawasaki) a 28"957; 4. **Herlings** (KTM) a 39"634; 5. **Pancar** (KTM) a 42"345; 6. **Fernández** (Honda) a 43"523; 7. **Bonacorsi** (Yamaha) a 47"062; 8. **Coldenhoff** (Fantic) a 50"251; 9. **Guadagnini** (Husqvarna) a 52"963; 10. **Horgmo** (Honda) a 56"487; 11. **Brumann** (Husqvarna) a 1'42"754; 12. **Gibbs** (GASGAS) a 1'56"511; 13. **Waters** (Husqvarna) a 1 giro; 14. **Guillod** (Honda) a 2 giri; 15. **Bogers** (Fantic) a 4 giri; 16. **Pu** (Yamaha) a 5 giri; 17. **Wang** (Honda) a 6 giri; 18 . **Zhe** (Yamaha) a 7 giri; 19. **Forato** (Honda) a 11 giri; 20. **Seewer** (Kawasaki) a 19 giri; 21. **Renaux** (Yamaha) a 19 giri.

CAMPIONATO PILOTI

				10 marzo Patagonia Argentina	24 marzo Spagna	7 aprile Sardegna	14 aprile Trentino Italia	5 maggio Portogallo	12 maggio Spagna-Lugo	19 maggio Francia	2 giugno Germania	9 giugno Lettonia	16 giugno Italia	30 giugno Sumbawa Indonesia	7 luglio Lombok Indonesia	21 luglio Repubblica Ceca	28 luglio Belgio	11 agosto Svezia	18 agosto Olanda	25 agosto Svizzera	8 settembre Turchia	16 settembre Cina	29 settembre Spagna-Cozar	TOTALE
1	**JORGE PRADO**	Spagna	GASGAS	7/25/22	10/25/25	10/25/25	0/20/25	4/6/9	10/25/25	7/22/16	9/25/25	9/14/25	5/22/0	9/22/25	7/18/16	9/22/22	10/22/22	9/25/25	8/22/22	10/20/20	9/20/25	0/22/25	-	**943**
2	**TIM GAJSER**	Slovenia	Honda	10/16/25	9/22/22	9/22/22	9/22/18	10/25/11	9/15/20	9/25/18	10/20/22	10/22/22	10/25/22	8/20/16	9/22/22	10/20/25	8/16/18	10/22/20	6/18/20	9/25/25	10/18/22	0/4/22	-	**936**
3	**JEFFREY HERLINGS**	Olanda	KTM	5/13/14	7/20/18	8/20/20	7/18/14	9/0/25	8/18/22	1/15/25	7/22/20	5/25/20	9/20/25	10/25/22	10/25/25	8/25/18	9/25/25	4/16/22	7/25/25	8/22/22	8/11/20	0/20/18	-	**895**
4	**JEREMY SEEWER**	Svizzera	Kawasaki	4/14/16	5/14/15	7/10/14	6/16/20	0/0/16	5/16/15	8/18/15	6/12/15	0/7/15	7/16/20	7/15/20	6/16/15	7/18/15	1/11/16	6/18/13	1/15/15	6/18/16	5/25/15	0/11/0	-	**643**
5	**ROMAIN FEBVRE**	Francia	Kawasaki	9/22/20	3/18/20	0/15/16	10/25/16	8/20/18	7/22/18	10/20/22	8/0/0	-	-	-	-	5/15/16	4/18/20	8/20/18	9/16/16	2/15/18	7/14/18	0/25/20	-	**611**
6	**GLENN COLDENHOFF**	Olanda	Fantic	0/15/13	6/15/0	4/18/12	8/12/15	5/18/8	0/14/16	0/13/8	0/15/16	8/20/18	0/14/11	1/14/10	5/15/13	3/12/14	0/15/15	1/12/15	10/20/18	5/14/0	0/15/16	0/16/13	-	**550**
7	**CALVIN VLAANDEREN**	Olanda	Yamaha	2/12/12	2/12/16	5/14/15	4/15/22	7/1/12	6/20/14	5/14/13	4/18/18	7/15/14	6/18/16	6/18/18	8/20/20	6/16/20	7/20/9	0/15/16	5/7/0	-	-	-	-	**550**
8	**KEVIN HORGMO**	Norvegia	Honda	0/9/11	0/10/12	0/11/11	0/9/9	0/11/15	0/0/7	6/10/14	0/8/8	0/16/11	1/10/7	5/12/15	0/12/14	0/8/11	6/14/14	0/4/14	0/13/11	4/10/13	0/10/7	0/14/11	-	**428**
9	**VALENTIN GUILLOD**	Svizzera	Honda	1/10/10	4/11/13	2/3/6	2/14/12	0/3/0	4/13/12	0/0/10	0/9/12	0/11/13	4/12/8	4/13/8	3/14/18	2/0/12	-	5/11/12	0/5/0	0/13/10	0/7/8	0/8/7	-	**359**
10	**BRIAN BOGERS**	Olanda	Fantic	-	-	3/13/10	0/5/7	0/16/14	0/11/9	3/12/9	0/13/10	3/18/16	8/15/18	-	-	0/11/9	5/12/8	7/0/0	0/9/9	0/7/5	0/6/5	0/7/6	-	**319**

11. **BONACORSI** 317; 12. **GUADAGNINI** 307; 13. **JONASS** 274; 14. **PANCAR** 265; 15. **TÖNDEL** 197; 16. **PATUREL** 197; 17. **GIFTING** 166; 18. **RENAUX** 151; 19. **FORATO** 129; 20. **WATSON** 110; 21. **KOCH** 99; 22. **ÖSTLUND** 96; 23. **MONTICELLI** 93; 24. **VAN DONINCK** 84; 25. **FERNÁNDEZ** 79; 26. **SPIES** 76; 27. **BRUMANN** 63; 28. **GILBERT** 41; 29. **STERRY** 28; 30. **OKURA** 25; 31. **MEWSE** 21; 32. **KERHOAS** 20; 33. **GEERTS** 19; 34. **HAAVISTO** 18; 35. **TROPEPE** 15; 36. **GIBBS** 14; 37. **JACOBI** 13; 38. **EDBERG** 13; 39. **TONUS** 10; 40. **CAIROLI** 10; 41. **WATERS** 9; 42. **KOHÚT** 9; 43. **PU** 8; 44. **VALENTIN** 7; 45. **SCUTERI** 6; 46. **QUARTI** 6; 47. **GERHARDSSON** 6; 48. **WANG** 6; 48. **FREIBERGS** 6; 50. **TERESAK** 6; 51. **SCHEU** 6; 52. **KELLETT** 5; 53. **VAN BERKEL** 5; 54. **ZONTA** 4; 55. **CORDOVEZ** 4; 56. **LUDWIG** 4; 57. **NICKEL** 3; 58. **ZHE** 3; 59. **SILEIKA** 3; 60. **CROCI** 3; 61. **DOS SANTOS** 3; 62. **PEZZUTO** 3; 63. **PETROV** 3; 64. **VAN DER VLIST** 3; 65. **NAGY** 3; 66. **RODRIGUEZ** 2; 67. **POLAK** 2; 68. **GOLE** 2; 69. **BENENAULA** 1; 70. **VILLARONGA** 1; 71. **PURDON** 1; 72. **BLANKEN** 1.

MX2

GARA 1

1. **L.Coenen** (Husqvarna) 19 giri in 34'14"906; 2. **Längenfelder** (GASGAS) a 5"254; 3. **de Wolf** (Husqvarna) a 8"778; 4. **Everts** (KTM) a 10"654; 5. **Haarup** (Triumph) a 13"566; 6. **Adamo** (KTM) a 14"215; 7. **Mc Lellan** (Triumph) a 35"439; 8. **Elzinga** (Yamaha) a 40"450; 9. **Reisulis** (Yamaha) a 43"135; 10. **Benistant** (Yamaha) a 43"409; 11. **Braceras** (Fantic) a 50"306; 12. **Zanchi** (Honda) a 54"764; 13. **Karssemakers** (Fantic) a 58"391; 14. **Walvoort** (KTM) a 1'04"203; 15. **Cosford** (Yamaha) a 1'44"768; 16. **Shao Hui** (Honda) a 2 giri; 17. **Liang Fang** (Yamaha) a 3 giri; 18. **Yu LI** (KTM) a 7 giri; 19. **Connolly** (Honda) a 13 giri.

GARA 2

1. **L.Coenen** (Husqvarna) 19 giri in 35'06"258; 2. **de Wolf** (Husqvarna) a 5"588; 3. **Längenfelder** (GASGAS) a 14"320; 4. **Haarup** (Triumph) a 19"558; 5. **Adamo** (KTM) a 24"841; 6. **Benistant** (Yamaha) a 25"316; 7. **Reisulis** (Yamaha) a 47"565; 8. **Mc Lellan** (Triumph) a 53"134; 9. **Zanchi** (Honda) a 55"614; 10. **Karssemakers** (Fantic) a 1'04"080; 11. **Cosford** (Yamaha) a 1'54"724; 12. **Walvoort** (KTM) a 1 giro; 13. **Yu LI** (KTM) a 3 giri; 14. **Shao Hui** (Honda) a 3 giri; 15. **Liang Fang** (Yamaha) a 3 giri; 16. **Braceras** (Fantic) a 13 giri; 17. **Everts** (KTM) a 19 giri; 18 . **Elzinga** (Yamaha) a 19 giri; 19. **Connolly** (Honda) a 19 giri;

CAMPIONATO PILOTI

				10 marzo Patagonia Argentina	24 marzo Spagna	7 aprile Sardegna	14 aprile Trentino Italia	5 maggio Portogallo	12 maggio Spagna-Lugo	19 maggio Francia	2 giugno Germania	9 giugno Lettonia	16 giugno Italia	30 giugno Sumbawa Indonesia	7 luglio Lombok Indonesia	21 luglio Repubblica Ceca	28 luglio Belgio	11 agosto Svezia	18 agosto Olanda	25 agosto Svizzera	8 settembre Turchia	16 settembre Cina	29 settembre Spagna-Cozar	TOTALE
1	**KAY DE WOLF**	Olanda	Husqvarna	9/22/25	10/25/22	10/22/25	5/25/13	1/20/12	4/22/20	8/20/22	10/22/22	10/25/12	1/14/15	9/25/25	9/20/15	5/20/25	10/25/22	10/14/18	9/25/18	9/25/20	2/18/22	0/20/22	-	**915**
2	**LUCAS COENEN**	Belgio	Husqvarna	10/0/20	7/20/18	2/25/22	0/11/12	6/5/13	9/18/25	10/25/25	4/25/25	9/22/20	0/11/22	10/14/22	10/25/25	10/25/18	9/16/13	8/25/25	10/22/25	10/13/14	9/25/25	0/25/25	-	**879**
3	**SIMON LÄNGENFELDER**	Germania	GASGAS	7/25/18	9/22/20	6/14/20	8/13/25	7/22/0	6/14/12	4/18/20	3/20/20	8/18/22	9/22/13	8/15/15	8/22/16	7/22/22	8/13/25	7/20/20	0/12/11	8/18/25	7/22/18	0/22/20	-	**811**
4	**LIAM EVERTS**	Belgio	KTM	-	8/18/15	5/13/18	9/20/22	10/25/25	0/20/20	7/15/16	8/14/14	3/16/18	10/25/18	6/18/14	5/16/18	8/16/20	6/15/20	6/16/16	8/20/14	7/22/16	10/20/16	0/18/4	-	**749**
5	**MIKKEL HAARUP**	Danimarca	Triumph	0/16/22	6/16/4	4/16/12	7/12/16	0/3/20	0/12/16	3/16/15	7/11/18	6/14/15	0/13/14	5/20/16	6/18/20	0/18/16	0/18/14	9/22/15	6/13/12	5/16/18	8/15/20	0/16/18	-	**658**
6	**ANDREA ADAMO**	Italia	KTM	8/13/16	5/15/25	0/18/0	10/14/15	0/15/14	0/25/18	6/22/18	9/18/15	7/8/13	5/20/16	7/22/20	1/15/22	2/0/0	-	1/18/22	7/18/22	6/10/9	3/16/12	0/15/16	-	**632**
7	**RICK ELZINGA**	Olanda	Yamaha	0/11/12	0/11/8	8/15/13	6/18/8	9/18/22	5/13/13	0/11/10	6/16/16	0/13/16	0/15/7	0/12/10	4/6/14	6/15/15	7/22/18	3/13/12	4/15/16	4/0/15	0/13/15	0/13/3	-	**555**
8	**SACHA COENEN**	Belgio	KTM	2/15/11	3/9/13	1/8/15	3/0/10	0/13/1	8/15/14	0/6/12	0/8/11	5/20/25	7/18/25	0/16/18	7/14/8	9/0/12	3/11/15	4/11/9	3/11/15	0/6/6	-	-	-	**456**
9	**CAMDEN Mc LELLAN**	Sud Africa	Triumph	0/10/15	0/13/14	7/20/16	1/16/14	-	-	-	-	-	-	2/13/12	0/13/13	3/14/13	5/20/12	0/15/13	5/16/20	1/11/10	4/14/13	0/14/13	-	**395**
10	**FERRUCCIO ZANCHI**	Italia	Honda	1/14/13	0/3/9	-	-	-	7/10/11	2/14/13	0/13/13	2/6/10	8/10/12	4/7/13	0/12/5	1/7/9	2/14/9	5/0/14	0/9/8	0/15/12	6/4/11	0/9/12	-	**359**

11. **BENISTANT** 312; 12. **OLIVER** 299; 13. **PRUGNIERES** 287; 14. **WALVOORT** 250; 15. **REISULIS** 232; 16. **BRACERAS** 190; 17. **CHAMBERS** 180; 18. **KARSSEMAKERS** 155; 19. **ROSSI** 122; 20. **BONACORSI** 83; 21. **AMBJÖRNSON** 80; 22. **MIKULA** 75; 23. **OSTERHAGEN** 62; 24. **MARTÍNEZ** 60; 25. **VALK** 58; 26. **LATA** 55; 27. **LÜNING** 50; 28. **TUANI** 40; 29. **OLSSON** 33; 30. **BRUCE** 32; 31. **VAN ERP** 31; 32. **KOOIKER** 27; 33. **WECKMAN** 20; 34. **FREDRIKSEN** 18; 35. **VOXEN** 18; 36. **COSFORD** 16; 37. **RAINIO** 16; 38. **SMULDERS** 16; 39. **VENHODA** 15; 40. **WANNALAK** 15; 41. **HUI** 12; 42. **ALFARIZI** 12; 43. **LI** 11; 44. **MESTERS** 11; 45. **FANG** 10; 46. **KOENIG** 10; 47. **KATRINAK** 8; 48. **SKOVBJERG** 6; 49. **VENNEKENS** 5; 50. **MOHAMMADALIZADEH** 5; 51. **MAKARIM** 5; 52. **CONNOLLY** 4; 53. **NILSSON** 4; 54. **ARSENIO** 3; 55. **MAUPIN** 3; 56. **BRIX** 3; 57. **SELEK** 3; 58. **FREDSOE** 2; 59. **VAN DRUNEN** 1; 60. **TOWERS** 1; 61. **KRUG** 1; 62. **WERNER** 1.

AIROH
Red Bull
KTM
enduro GP
2024 WORLD CHAMPION
1
26
Paulo Duarte GROUP
FARIOLI
GIVES YOU WINGS

COLORE ORO

È il simbolo conquistato da Garcia, campione dell'EnduroGP davanti a Holcombe e Verona. Cristino trionfa nella EJ1 sublimando l'impronta italiana, protagonista con i suoi team e il progetto Talenti Azzurri

Josep Garcia, 27 anni, con la KTM ha conquistato il titolo EnduroGP grazie a sette successi di giornata.

B

di Dario Agrati – Foto PPC Davide Elli

BRIOUDE – Via il sipario e “Chapeau”! Giù il cappello, in segno di rispetto per chi compie un’impresa sportiva. Josep Garcia vincitore dell’EnduroGP davanti a Steve Holcombe e Andrea Verona, dopo che i tre hanno lottato fino all’ultimo per il primato. Come in una storia a lieto fine, qui in Francia, sabato, all’arrivo, Garcia ha voluto rendere omaggio con un bacio al “Numero 1 color Oro”, appena applicato sulla sua KTM 250 EXC-F, dopo aver sempre gareggiato con il 26 sulle moto che ha guidato.
Kevin Cristino, nella Junior EJ1, ha invece trasformato il suo meraviglioso sogno in realtà andando vincere con le unghie, all’ultima speciale, un titolo di classe in cui ha creduto fino all’ultimo. Aggiungiamo il terzo titolo Open Senior di Andrea Belotti e, in questa gara, le seconde posizioni di Samuele Bernardini nella E2, la vittoria di Pietro Scardina nella Youth. Ecco perché l’Italia sorride.
Questo Mondiale è stato un appuntamento con la storia che capita soltanto ai campioni di razza. Incroci di talento, bravura, DNA vincente. In questo GP Francia, settimo e ultimo atto della stagione 2024 che aveva già laureato a inizio agosto le due “Frecce Tricolori” Verona, campione della classe

Sopra, Steve Holcombe (1), che ha chiuso a pari punti con Andrea Verona (99). Qui accanto, Samuele Bernardini, più a destra Brad Freeman.

E2, e Manuel Verzeroli, nella Youth, si è aggiunto Cristino, campione del Mondo della EJ1. *Chapeau* per il trio italiano Verona, Verzeroli e Cristino. Bravi anche Bernardini, secondo nella E2, e poi la terza posizione di Cavallo nella E3, la terza e quarta Assoluta di Cristino e Morettini, la seconda di Morettini e la quinta di Rinaldi in EJ1, la seconda di Scardina nella Youth a cui aggiungere la quarta di Colorio e la quinta di Elgari, assente agli ultimi tre GP per infortunio.
In un weekend difficilissimo, il più complicato dell'anno, Garcia ha vinto il suo quarto Mondiale in sette anni, il primo in EnduroGP, ricordando che aveva perso tre stagioni iridate (2018-19-20) partecipando al campionato alternativo WESS, per ritornare all'EnduroGP nel 2020 disputando soltanto due gare. Brad Freeman, classe 1996 come Garcia, ha invece avvicinato il record dei tredici Mondiali di Juha Salminen (otto titoli di classe e cinque Assoluti) conquistando il decimo titolo iridato, il quinto consecutivo nella E3, da sommare ai due in EnduroGP (2019-21), due in E1 e uno nella Junior.
A dominare l'Assoluta Junior e la classe EJ2 è stato Max Ahlin completando un autentico dominio dei team "Made in Italy". Per essere chiari: la KTM di Garcia e la GASGAS di Verona sono preparate a Bergamo nel reparto corse diretto da Fabio Farioli. La Beta di Freeman nasce in Toscana ed è sviluppata dal team diretto da Donato Miglio sul Lago Maggiore. Le Honda-RedMoto dei vice iridati Holcombe e Bernardini nascono a San Pellegrino Terme. Le KTM mondiali di Ahlin e Verzeroli sono della struttura bergamasca di Alex Belometti a Villongo con il supporto del Team Farioli. Ci sono poi le Fantic di Cristino e del vice iridato Junior Axel Semb e dello Youth Scardina, nate nel trevigiano ma curate a Treviglio dal Team Albergoni e a Possagno dal Team Specia, come pure le pesaresi

Josep Garcia (26) ha chiuso i conti nella corsa al Mondiale nella prima delle due giornate di gara in Francia.

ENDUROGP
FUTURO A UN BIVIO

BRIOUDE – Sono in molti a chiedere che l'EnduroGP si evolva, altrimenti, salvo isolati GP, il numero dei partecipanti continuerà a diminuire. Soluzioni? Si può eliminare la categoria EnduroGP mantenendo soltanto la titolazione senza però l'assegnazione di un titolo iridato, introducendo quattro classi 2T e altre due 4T in base alle cilindrate dei listini delle varie Case, senza più E1-E2-E3, aggiungendo naturalmente Junior, Youth, Women, Coppe Open. Oppure dare una reale identità all'EnduroGP (come avviene per MotoGP e MXGP) riservandola a piloti iscritti esclusivamente a questa classifica, soltanto con moto 4T 350-450, 2T 300. L'introduzione dell'EnduroGP con cilindrata "libera" ha tolto il giusto appeal, sia tra gli addetti ai lavori che nel pubblico. Fanta Enduro? Il tempo lo dirà.

TM affidate al team cuneese di Jarno Boano a podio con Cavallo nella E3 e protagoniste della Youth. Orgoglio, determinazione, cuore, tanto lavoro come quello del Progetto Pata Talenti Azzurri FMI Enduro che dal 2018 ha vinto 10 Mondiali con Cavallo, Verona, Cristino, Verzeroli e Pavoni.

SUPER Test nel segno di Pichon con Holcombe a 0"17 e Garcia a 1"31 in una prova a dir poco splendida davanti a cinquemila spettatori ma con un solo problema: l'inizio è alle 18 con finale tra il tripudio del pubblico alle 22.10. Un autentico delirio con la partenza alle 8.30 di sabato mattina...
Nel Day 1 Garcia e Holcombe si staccano al primo giro, mentre Verona rimedia oltre 20 secondi già a fine secondo passaggio. Garcia rafforza il suo vantaggio: Holcombe a 12"95 e Verona a 47"35. L'ultima speciale della giornata è vinta da Andrea, ma il trionfo è di Garcia che fa suo anche il titolo EnduroGP. Nella E3, domina Freeman conquistando il quinto titolo consecutivo di classe. Ahlin è secondo nell'assoluta Junior vincendo due titoli: Junior e classe EJ2. Nella Women, vittoria dell'americana Rachel Gutish ma finendo seconda, Mireia Badia è campionessa del Mondo.
Domenica, è subito super Garcia scavalcato però da Holcombe al secondo giro. Cuore e batticuore nell'assoluta Junior: Cristino 2° e momentanea leadership in EJ1. A tre speciali dalla fine Freeman comanda l'EnduroGP di 1"99 su Garcia, 5"51 su Holcombe. Nell'assoluta Junior è primo Ahlin, davanti a Cristino. La classifica EJ1 vede Cristino sempre primo per cinque punti su Morettini. Ultimo Cross Test: Holcombe è davanti di 1"03 su Garcia, passando al comando di 2"49 sul pilota della Honda. Colpo di scena all'Enduro Test 3: Garcia cade finendo 9° a 26"32 da Freeman che passa primo assoluto con Holcombe a 6"55. Finisce così con Garcia dietro i britannici. Nello spareggio a pari punti per la seconda posizione in EnduroGP, ha la meglio Holcombe grazie a quattro secondi posti rispetto ai due di Verona. Nella sfida per il titolo della EJ1 prevale un immenso Kevin Cristino per un punto su un altrettanto splendido Manolo Morettini. Da segnalare la nuova bella vittoria di Scardina nella Youth con Colorio terzo. MS

Sopra, Kevin Cristino, campione EJ1. Sotto, Pietro Scardina. In basso i festeggiamenti per Ahlin e Badia.

CALENDARIO 2025
C'É CHI PROTESTA

BRIOUDE – I team privati e i più piccoli hanno inviato un documento al Promoter e alla FIM per avere nel 2025 un calendario comprendente due doppie trasferte per ridurre i costi. Firmatari: Rieju, Auge-WP e Team Federazione Spagna, KBS (ceco), Beta OxMoto e Atomic (francesi), Fast Eddy (inglese). Per l'Italia: KTM Pro Racing, GASGAS GTG Luniginana, Osellini Husqvarna, Fantic Junior Specia, Beta Entrophy.

MERCATO BOLLENTE

TANTE le voci di mercato in un puzzle che si appresta a riservare clamorosi colpi di scena per il 2025. Quattro le certezze: Andrea Verona in GASGAS, Josep Garcia in KTM (magari a classi invertite tra Garcia e Verona?), in Beta Brad Freeman (E3) e Watson (E2). E Steve Holcombe (**nella foto**)? Priorità Honda-RedMoto di Matteo Boffelli è il rinnovo con il pilota inglese magari con un possibile cambio di classe dalla E1 alla E2 in un dream team comprendente sempre Thomas Oldrati, Samuele Bernardini (in trattativa avanzata), Manolo Morettini (E1), Francesca Nocera (Women) e forse uno Junior. Paul Edmondson del Fast Eddy Racing ha tolto i veli con molta discrezione nel paddock alla Triumph T250-X non ancora omologata per l'Enduro: il figlio Jack Edmondson l'ha già guidata quest'anno in un Enduro Sprint con ottimi riscontri. La Triumph nel 2025 in E1 dovrebbe avere due formazioni con Jamie McCanney e Mikael Persson e nel Super Enduro con la probabile new entry di Jonny Walker. Altro team candidato Triumph sarebbe il JET-Zanardo di Franco Mayr probabilmente con un giovane inglese e Harry Edmondson. TM-Boano avrà Cavallo ed Elgari, con trattativa con Zach Pichon. Sicuri in Scherco-CH Racing soltanto tre piloti: MacDonald, Sydow e un terzo ma non top rider. Liberi sia Pichon che Ruprecht. Due le formazioni Fantic: la Factory di Albergoni con conferma di Semb, Cristino, Norrbin ed Ecthells, e Fantic Junior Specia con due Youth, Scardina, Corsi e due Junior.

LE CLASSIFICHE

DAY 1

EnduroGP: 1. Garcia (Spa, KTM) in 1h02'32"06, 2. Holcombe (Gbr, Honda) a 12"40, 3. Verona (GASGAS) a 44"43, 4. Freeman (Gbr, Beta) a 1'12"61, 5. Pichon (Fra, Sherco) a 1'15"44, 6. Espinasse (Fra Beta) a 1'45"54, 7. MacDonald (Nzl, Sherco) a 1'50"93, 8. Bernardini (Honda) a 1'56"45, 9. Ruprecht (Aus, Sherco) a 1'58"40, 10. Magain (Bel, Sherco) a 2'32"52, 11. Cavallo (TM) a 2'39"93, 12. Lesiardo (Husqvarna) a 3'05"20; 16. Pavoni (Husqvarna) a 3'41"27, 17. Soreca (Kawasaki) a 3'43"12.
Junior: 1. Giraudon (Fra, Sherco), 2. Ahlin (Sve, KTM), 3. Joyon (Fra, Beta), 4. Cristino (Fantic), 5. Morettini (Honda); 10. Rinaldi (GASGAS).
Youth: 1. Scardina (Fantic), 2. Allemand (Fra KTM), 3. Puey (Spa, Beta); 7, Pasquato (Fantic); 10, Corsi (Fantic).
Women: 1. Gutish (Usa, Sherco), 2. Badia (Spa, Rieju), 3. Rowett (Gbr, Rieju).

DAY 2

EnduroGP: 1. Freeman in 1h00'48"58, 2. Holcombe a 12"53, 3. Garcia a 19"60, 4. Verona a 49"91, 5. Pichon a 1'05"24, 6. Cavallo a 1'23"92, 7. Ruprecht a 1'34"31, 8. Espinasse a 1'38"83, 9. MacDonald a 1'39"23, 10. Magain a 1'46"50; 13. Bernardini a 2'00"81; 16. Lesiardo a 2'44"73; 21. Soreca a 3'32"59; 23. Pavoni a 3'44"23.
Junior: 1. Ahlin, 2. Cristino, 3. Morettini; 7. Rinaldi.
Youth: 1. Scardina, 2. Dagna, 3. Colorio.
Women: 1. Gutish, 2. Holt (Nor, KTM), 3. Rowett.

IN CAMPIONATO (DOPO 7 PROVE SU 7)

EnduroGP: 1. Garcia 247, 2. Verona 223, 3. Holcombe 223, 4. Freeman 180, 5. Watson (Gbr, Beta) 129, 6. Pichon 114, 7. MacDonald 100, 8. Bernardini 99, 9. Cavallo 78, 10. Ruprecht 62.
E1: 1. Garcia 262, 2. Holcombe 256, 3. Pichon 198; 6. Soreca 120.
E2: 1. Verona 277, 2. Bernardini 198, 3. Watson 182.
E3: 1. Freeman 255, 2. MacDonald 210, 3. Cavallo 199.
Junior: 1. Ahlin 238, 2. Semb 184, 3. Cristino 171, 4. Morettini 159.
EJ1: 1. Cristino 215, 2. Morettini 214, 3. Joyon 210.
EJ2: 1. Ahlin 263, 2. Semb 218, 3. Alix 170; 9. Bernini 76.
Youth: 1. Verzeroli (KTM) 210, 2. Scardina 200, 3. Dagna (Fra, Sherco) 185.
Women: 1. Badia 179, 2. Gutish 147, 3. Rowett 145.

TALE PAPÀ, TALE EREDE

Martina Brandani vince il titolo iridato nella Women2, superando le imprese del padre Paolo, capace quest'anno di chiudere sul podio europeo. Afri si impone nella Vintage Support. Un finale in salsa tricolore nella tappa che laurea anche Peace e Bristow

Martina Brandani, sopra, ha dominato la Trial2 femminile. A destra, i podi iridati della Women2, con Brandani e Trentini, e della TrialGP Women (Rabino terza).

di Christian Valeri
Foto Pep Segales

CI SONO storie che sembrano giungere da un romanzo. Istanti di vita che contengono quel mix di passione, dedizione e complicità che soltanto padri e figli riescono a creare. Un genitore innamorato della moto cerca di trasmettere la passione all'erede, ma probabilmente nemmeno in un sogno i protagonisti di questo inizio di racconto del GP Spagna avrebbero immaginato di conquistare, nella stessa stagione, due risultati agonistici così importanti. Per Martina Brandani l'odore di miscela è sempre stato familiare visto che papà Paolo amava le due ruote. Spinta da quella curiosità tipica dei più piccoli Marty ha iniziato ad avvicinarsi a quel mezzo "senza sella" e sabato scorso il sogno si è materializzato con la conquista del titolo iridato Women2.
Un risultato che, aggiungendo il podio nell'Europeo di Paolo, ha permesso alla famiglia Brandani di conquistare un insolito record, quello di un padre e una figlia entrambi medagliati a livello internazionale nello stesso anno.

A RIPOLL, la portacolori della Sherco è riuscita a conquistare due vittorie che hanno confermato la sua indiscussa leadership costruita con quattro successi in cinque giornate di gara. Un trionfo al quale si è aggiunto il bronzo di Sara Trentini (TRRS Italia) che, do-

po un avvio difficile, ha impensierito la connazionale in alcune giornate. Ma la pattuglia rosa ha stupito anche nella Women, la classe regina del gentil sesso, nella quale militano Andrea Sofia Rabino (Beta), Alessia Bacchetta (GASGAS) e Martina Gallieni (Scorpa). Ed è stata la protagonista della Casa fiorentina a insinuarsi tra le due pretendenti al titolo Emma Bristow e Berta Abellan nella giornata di domenica. La pinerolese Rabino, infatti, dopo aver allungato nella generale e aver confermato la terza piazza dopo il Day 1, domenica ha addirittura condotto fino a tre zone dalla fine. Un bel grattacapo per Abellan che, dopo il successo di sabato, con una nuova vittoria avrebbe potuto strappare il titolo a Bristow soltanto se Andrea si fosse inserita tra di loro. Una situazione che si è risolta soltanto al termine dell'ultima zona, quando la britannica ha superato la spagnola e Andrea Sofia ha completato il podio. In vista del Trial delle Nazioni, in programma nel prossimo weekend, anche Bacchetta e Gallieni hanno offerto prestazioni superbe terminando in entrambe le giornate nella Top 10: in ottica Nazionale italiana, fa ben sperare per il podio.

ARCHIVIATA già in Francia la pratica titolo, Toni Bou ha concluso, tanto per cambiare, con due vittorie nella TrialGP. La prima guida Montesa, inoltre, grazie a questa doppietta ha tolto punti preziosi a Jaime Busto (GASGAS) che contendeva il pettorale numero 2 a Gabriel Marcelli. Il compagno di team dell'iridato è così riuscito a ottenere il miglior risultato della sua carriera, oltre a regalare alla Casa nippo-spagnola un 1-2 che mancava da parecchio.
La pattuglia italiana, invece, ha piazzato Matteo Grattarola al quinto posto mentre Luca Petrella e Lorenzo Gandola, con l'assenza nel GP Giappone, hanno ceduto punti preziosi agli avversari.

UNA NUOVA pagina nel libro del campionato del Mondo è stata scritta nella Trial2, dove Gael Chatagno ha portato al successo la Electric Motion nella giornata di domenica. Il transalpino ha mostrato il reale potenziale delle moto a zero emissioni conquistando la vetta della classifica fin dal primo giro.
Nella classe cadetta prosegue il dominio inglese con Jack Peace (Sherco) che, forte del vantaggio accumulato negli appuntamenti precedenti, si è limitato a controllare prima di dare inizio ai festeggiamenti per il primo titolo iridato. Il nuovo numero 2 è Arnau Farrè (Sherco) che ha preceduto il campione 2023 Billy Green su Scorpa. Nella graduatoria finale, al 10° posto Mattia Spreafico.
Ciliegina sulla torta di un weekend memorabile, la vittoria nel torneo Vintage Support di Enzo Afri che, con la Guzzi, si è imposto nella seconda giornata del GP iberico. Il campionato dedicato alle moto storiche in cui Berlatier (Bultaco) e Lerda si sono scambiati le posizioni nella Trial Vintage. Fra sette giorni andrà in scena sempre in Spagna (Pobladura de las Regueras) il Trial delle Nazioni, competizione a squadre che nel 2025 si svolgerà a Tolmezzo.

LE CLASSIFICHE

SABATO

TRIALGP: 1. Bou 19, 2. Busto 22, 3. Marcelli 38; 9. Grattarola 59
TRIALGP WOMEN: 1. Abellan 7, 2. Bristow 7, 3. Minta 20
TRIAL2: 1. Billy Green 10, 2. H. Hemingway 13, 3. Farrè 16; 16. Rabino 33
TRIAL2 WOMEN: 1. Brandani 13, 2. Meling 17, 3. Trentini 19

DOMENICA

TRIALGP: 1. Bou 18, 2. Busto 23, 3. Marcelli 32; 6. Grattarola 41
TRIALGP WOMEN: 1. Bristow 12, 2. Abellan 12, 3. Rabino 14
TRIAL2: 1. Chatagno 5, 2. Farrè 6, 3. H. Hemingway 6; 9. Spreafico 22
TRIAL2 WOMEN: 1. Brandani 15, 2. Pi Ramirez 30, 3. Hernando Martinez 23, 4. Trentini 23

IN CAMPIONATO

TRIALGP: 1. Bou 237, 2.Marcelli 180, 3. Busto 177; 5. Grattarola 132
TRIALGP WOMEN: 1. Bristow 149, 2. Abellan 139, 3. Rabino 116; 8. Bacchetta 62; 12. Gallieni 36
TRIAL2: 1. Peace 185, 2. Farrè 175, 3. Green 162; 10. Spreafico 52, 13. Rabino 30
TRIAL2 WOMEN: 1. Brandani 97, 2. Pi Ramirez 72, 3. Trentini 69

IL TITOLO IN TASCA

Schmidt domina anche in Romania e si porta a +48 su Chareyre. Sammartin ancora sul podio

di Claudio Orlandani

IL TEDESCO L30-TM, Marc-Reiner Schmidt, ha dominato ancora una volta: con una tonante tripletta ha fatto suo il GP Romania, iniziato con la pole position, lasciando pochi spazi agli avversari, che cercheranno fino alla fine di frenare l'impeto del pilota ormai proiettato verso la riconferma della tabella oro quando manca soltanto una gara alla fine del campionato, il 6 ottobre a Mettet, in Belgio, una settimana dopo il "Nazioni" in Francia. L'ex iridato Thomas Chareyre è arrivato secondo, seguito dall'azzurro Elia Sammartin, che ha finito anche questo round sul podio. Nella S1 Rookie Cup, Julen Avila Cortes, al rientro da un infortunio, è stato abile a riprendersi la testa della classifica della categoria.

IL FINE settimana si è aperto con le prove cronometrate e la Superpole S1GP: Schmidt ha dominato la scena fin dalle libere, firmando tempi strepitosi che gli hanno permesso di

distanziare i rivali. Nonostante un piccolo errore, Schmidt ha conquistato la pole position, mantenendo il suo dominio. Il miglior rookie nella Superpole è stato il francese Gabin Pernat.
Nella Race 1, il transalpino Chareyre è andato subito al comando con una partenza fulminea, precedendo Schmidt ma soltanto per un giro. Il pilota Honda ha poi gestito con esperienza il secondo posto fino alla bandiera a scacchi. Sammartin e Steve Bonnal hanno lottato intensamente per il terzo posto, ma il giovane francese non è riuscito a trovare lo spazio per l'attacco decisivo.
Nella S1 Rookie Cup, Avila Cortes ha offerto una prestazione incredibile, tagliando il traguardo visibilmente provato dal dolore alla spalla, ma comunque da vincitore della sua categoria. Dietro di lui, Tim Szalai e Pernat hanno completato il podio.

NELLA Fast Race del GP Romania, Schmidt non ha lasciato nulla al caso: partito perfettamente, ha preso subito il comando mantenendo un ritmo inarrestabile. Chareyre ha cercato di inseguirlo, ma ha dovuto accontentarsi nuovamente del secondo posto. Sammartin, invece, ha difeso la terza posizione dagli assalti di Bonnal per tutti i 12 giri, resistendo fino alla fine.
Avila Cortes, nonostante il dolore persistente, ha nuovamente vinto tra i Rookie, con il solito Pernat e Jan Ulman finiti nell'ordine alle sue spalle.
La SuperFinal ha visto una partenza esplosiva di Sammartin, che ha preso il comando alla prima curva. Tuttavia, Schmidt ha superato il veneto di Gazza Racing poco dopo, prendendo la testa della gara e mantenendo un ritmo che nessuno è riuscito a contrastare. Anche Chareyre ha superato il vicentino, chiudendo al secondo posto, mentre Sammartin ha dovuto accontentarsi di nuovo della terza posizione. Un piccolo errore di Schmidt nel finale non ha comunque compromesso la sua vittoria, confermandolo leader del campionato con 48 punti di vantaggio a una sola gara dalla fine.
Lo spagnolo Avila Cortes ha completato il suo ritorno vincente nella S1 Rookie Cup, grazie alle sue tre vittorie, tornando così in testa al campionato davanti ai francesi Szalai e Pernat.

LA SM JUNIOR ha vissuto un colpo di scena nel warm up del mattino, quando il leader indiscusso della classifica, Andrea Benvenuti, è stato protagonista di una caduta che gli ha impedito di prendere parte alle due gare. Nathan Terraneo e Yevsevii Kolavov ne hanno approfittato per spartirsi i punti terminando con una vittoria di manche ciascuno, con l'ucraino Kolavov che ha vinto questo round passando in testa al campionato. MS

Marc-Reiner Schmidt (1) ha trionfato in Romania, allungando in vetta al Mondiale. Sul podio di tappa, Thomas Chareyre ed Elia Sammartin (32), che seguono il tedesco anche in campionato.

LE CLASSIFICHE

S1GP RACE 1
1. SCHMIDT (GER, TM) 15 giri in 19'39"197; 2. CHAREYRE (FRA, Honda) a 13"718; 3. SAMMARTIN (ITA, Honda) a 17"268; 4. BONNAL (FRA, TM) a 17"976; 5. AVILA CORTES (SPA, KTM) a 39"158.

S1GP FAST RACE
1. SCHMIDT 12 giri in 15'43"619; 2. CHAREYRE a 7"145; 3. SAMMARTIN a 11"608; 4. BONNAL a 11"768; 5. KAIVERS (BEL, TM) a 24"751.

S1GP SUPERFINAL
1. SCHMIDT 15 giri in 19'38"485; 2. CHAREYRE a 9"811; 3. SAMMARTIN a 16"841; 4. BONNAL a 18"772; 5. AVILA CORTES a 32"484.

ASSOLUTA
1. SCHMIDT 81 (1+25+25+30); 2. CHAREYRE 69 (0+22+22+25); 3. SAMMARTIN 61 (0+20+20+21); 4. BONNAL 54 (0+18+18+18); 5. AVILA CORTES 47 (-1+16+15+16); 6. KAIVERS 46 (0+15+16+15); 7. PERNAT (FRA, TM) 40 (-1+12+14+14); 8. SZALAI (FRA, TM) 38 (-1+14+12+12); 9. REIMER (USA, TM) 35 (-1+11+11+13); 10. NEDVED (CZE, Honda) 34 (0+13+10+11).

IN CAMPIONATO
1. SCHMIDT 445; 2. CHAREYRE 397; 3. SAMMARTIN 329; 4. BONNAL 286; 5. AVILA CORTES 281; 6. KAIVERS 263; 7. SZALAI 234; 8. NEDVED 168; 9. PERNAT 154; 10. KRASNIQI (SVI, TM) 136.

DAL TERRORE AL SUCCESSO

Zmarzlik torna al successo a Riga, nella tappa che poteva trasformarsi in un incubo in seguito all'incidente con Michelsen. Il polacco precede Lindgren e Bewley nel trionfo che fa da **anticamera al quinto titolo**

di Roberto Tomba

VENTI secondi, il tempo di realizzare che sei caduto rovinosamente dopo un brutto contatto con l'avversario. Ti rialzi prontamente sulle tue gambe, leggermente stordito, e guardi l'altro pilota, a terra circondato dal soccorso medico. È la sintesi di quanto accaduto nel primo giro della quarta manche del GP Lettonia, favorevole a Bartosz Zmarzlik poi vincitore della tappa e, pochi giorni dopo, del quinto titolo mondiale.

Lo stesso episodio ha decretato, probabilmente, la fine della stagione per Mikkel Michelsen. La decisione dell'arbitro è andata dalla parte di Zmarzlik, interpretando come un contatto di gara l'episodio che doveva sancire per uno dei due piloti l'esclusione dalla ripetizione della manche. La squalifica è stata comminata al danese Michelsen, trasportato poi in ospedale per accertamenti.

Zmarzlik ha dovuto ripiegare sulla seconda moto per i gravi danni subiti dal primo mezzo dopo l'impatto con il terreno e gli air fence. Nella ripetizione della manche, soltanto un terzo posto per il polacco, dietro Fredrik Lindgren e Kai Huckenbeck.

Il suo primo squillo di giornata a Riga è arrivato alla settima batteria, con limpida vittoria su Jan Kvech e Daniils Kolodinskis, la wild card lettone che aveva impressionato nello Speedway delle Nazioni in luglio. Zmarzlik è però ripiombato nell'incubo baltico chiudendo al quarto e ultimo posto nella decima batteria, vinta da Leon Madsen. Non sembrava proprio la serata ideale per mettere un tassello decisivo nella lotta per il titolo, ma nelle

Qui accanto, l'incidente che ha coinvolto Zmarzlik e Michelsen. A sinistra, il polacco re del Mondiale.

due successive manche il polacco ha reagito, collezionando un secondo e un primo posto, guadagnandosi così l'accesso alle semifinali.
Chi invece ha sognato, e stava facendo sognare la Lettonia, è Andzejs Lebedevs, campione europeo nel 2017 e in lotta per il titolo continentale nella stagione in corso. L'esperto baltico ha vinto quattro manche su cinque, dimostrando un feeling incondizionato con l'ovale di casa, sospinto dal pubblico che ha gremito il Bikernieki Stadion. Purtroppo per lui, Lebedevs si è ritrovato nella prima semifinale, con i Top 3 del Mondiale: Zmarzlik, Lindgren e Robert Lambert. Lindgren e Zmarzlik sono stati i più lesti dopo l'alzata del nastro, duellando nei primi due giri, con lo svedese capace di contenere gli attacchi del polacco, in pista con il fuoco vivo addosso, tanta era la veemenza con cui si muoveva sulla moto per cercare di superare il rivale. Obiettivo finale raggiunto per entrambi, mentre Lebedevs non è andato oltre il quarto posto, salutando il pubblico visibilmente deluso dopo una gara fin lì da protagonista. Nella seconda semifinale, l'inglese Dan Bewley ha brillato, volando in finale assieme all'australiano Max Fricke, che grazie a un sorpasso magistrale nel terzo giro ha superato Lambert, conquistando la quarta e ultima corsia della manche decisiva.

Bartosz Zmarzlik affiancato da Fredrik Lindgren e Kai Huckenbeck.

UNA FINALE iniziata con il *warning* che pendeva su Lindgren e Fricke per aver anticipato la partenza in qualifica. Un altro errore di questo tipo avrebbe comportato l'esclusione. Bewley e lo stesso Fricke sono scattati al comando, ma è risalito velocissimo Zmarzlik che si è infilato tra i due con un'azione sontuosa, ed è andato al comando, affiancato da Lindgren che dalla corsia esterna ha superato in un sol colpo Bewley e Fricke. Zmarzlik ha tenuto la testa in modo impeccabile, rendendo vani i tentativi di Lindgren. Con il successo di Riga, Zmarzlik ha interrotto un periodo difficile e consolidato il primato in classifica, mettendo una seria ipoteca sul quinto titolo mondiale, conquistato poi nel GP Danimarca a Vojens, con il secondo posto dietro Lambert che vi racconteremo sul prossimo numero. Da segnalare infine che a Riga si è registrato anche lo storico successo – nella seconda prova dello Speedway Grand Prix 2 – di Nazar Parnicki, primo ucraino nella storia dello Speedway a vincere una gara iridata.

LE CLASSIFICHE

GP LETTONIA

1. Zmarzlik punti 20, 2. Lindgren 18, 3. Bewley 16, 4. Fricke 14, 5. Janowski 12, 6. Lambert 11, 7. Lebedevs 10, 8. Madsen 9, 9. Huckenbeck 8, 10. Vaculik 7, 11. Kvech 6, 12. Kubera 5, 13. Wozniak 4, 14. Kolodinskis 3, 15. Holder 2, 16. Gusts 1.

IN CAMPIONATO

1. Bartosz Zmarzlik (POL) 141, 2. Fredrik Lindgren (SVE) 124, 3. Robert Lambert (GBR) 117, 4. Martin Vaculik (SLK) 102, 5. Mikkel Michelsen (DAN) 101, 6. Dan Bewley (GBR) 100, 7. Jack Holder (AUS) 95, 8. Dominik Kubera (POL) 78, 9. Leon Madsen (DAN) 76, 10. Andzejs Lebedevs (LET) 61, 11. Max Fricke (AUS) 56, 12. Szymon Wozniak (POL) 55, 13. Kai Huckenbeck (GER) 54, 14. Jason Doyle (AUS) 47, 15. Jan Kvech (RCE) 36, 16. Maciej Janowski (POL) 30.

Sotto, Matteo Boncinelli (8) ed Ervin Krajcovic (1).
A destra, il toscano precede Kevin Corradetti (27),
e il podio con Boncinelli, Sammy Halbert e Krajcovic.

CHAPEAU, BONCI!

Splendida vittoria dell'azzurro Boncinelli nella quarta prova iridata, a Morizès: in Francia, il toscano precede il leader del Mondiale, Halbert, e il detentore del titolo, Krajcovic

di Roberto Tomba

RISUONA l'Inno di Mameli dopo quasi un anno. Il digiuno iniziato dopo il successo di Daniele Moschini a Pardubice (Repubblica Ceca) si è chiuso per merito di Matteo Boncinelli, che ha dominato la tappa francese del Mondiale di Flat Track disputata a Morizès. Dove Boncinelli arrivava dopo aver collezionato un dodicesimo, un sesto e un settimo posto, palesando difficoltà nel tenere il ritmo degli avversari che si giocavano le posizioni di vertice. In Francia, invece, si è intuito subito come il pilota toscano avesse tutte le carte in regola per salire finalmente sul podio. Fin dalla prima uscita, un accesissimo duello con il campione del Mondo, Ervin Krajcovic, in cui Matteo ha battuto con ampio margine il pilota ceco, mettendo il primo tassello di una gara che lo ha visto assoluto protagonista. Nella seconda manche, ancora Italia, questa volta con Kevin Corradetti: partito dalla seconda fila, ha recuperato posizioni su posizioni superando al terzo giro con facilità disarmante il duo di testa formato dall'inglese Tim Neave e dallo spagnolo Gerard Bailo. Boncinelli si è ripetuto nella quarta manche, recuperando su Neave e allungando in modo considerevole fino al traguardo, con Corradetti a sua volta capace di superare Neave, accaparrandosi il secondo posto. Boncinelli ha continuato a viaggiare incontenibile, vincendo anche le batterie 7 e 10, precedendo rispettivamente il francese Sebastién Jeanpierre e Corradetti.
Al termine delle 12 manche di qualifica, Boncinelli ha chiuso a punteg-

gio pieno, a quota 28, una lunghezza sopra l'americano Sammy Halbert e due sopra il due volte iridato Lasse Kurvinen e Neave.

NELLA BATTERIA di Last Chance, che metteva in palio gli ultimi due posti per la finalissima, Giacomo Bossetti ha vinto dopo un bel duello con l'austriaco Klaus Mayr che aveva comandato nei primi tre giri. Mentre l'ultima corsia di partenza della manche decisiva l'ha conquistata lo spagnolo Bailo sulla Zaeta, medaglia d'oro nel 2022.

BRAVI AZZURRI
Oltre al vincitore Boncinelli, in Francia si sono distinti anche Corradetti, quarto classificato, e Bossetti, a sua volta in finale in qualità di vincitore della Last Chance

La finale ha visto Boncinelli andare subito al comando, tallonato da Kurvinen all'esterno e da Halbert all'interno. Corradetti ha guadagnato la seconda posizione durante il secondo giro, superato poi da Halbert al sesto passaggio. Boncinelli ha aumentato, giro dopo giro, il proprio vantaggio nei confronti dei primi inseguitori, chiudendo indisturbato sotto la bandiera a scacchi. Secondo Halbert, mentre Krajcovic è riuscito sul filo di lana ad avere la meglio su Corradetti conquistando la terza posizione, con il sorpasso decisivo all'ultima curva della tornata conclusiva.
Grande soddisfazione per i colori azzurri e per il team di Boncinelli, l'OMT Garage gestito dal team manager Marco Troiano, che ha messo a punto nel migliore dei modi la Beta RX 450.

IL MONDIALE si prende una pausa e ripartirà da Pardubice il 5 ottobre con la penultima prova stagionale. Halbert rinsalda la leadership nella classifica generale: sono dieci i punti di vantaggio su Krajcovic e 22 su Neave. Grazie al successo di Morizès, Boncinelli è balzato al quinto posto con un punto di vantaggio su Corradetti, mentre la zona medaglie dista soltanto quattro lunghezze.

LE CLASSIFICHE

MORIZÈS
1. Boncinelli punti 25, 2. Halbert 22, 3. Krajcovic 20, 4. Corradetti 18, 5. Kurvinen 16, 6. Neave 15, 7. Jeanpierre 14, 8. Bell 13, 9. Jell 12, 10. Van Meer 11, 11. Bailo 10, 12. Bossetti 9, 13. Arangio 8, 14. Mayr 7, 15. Ohorodnik 6, 16. Kolarik 5.

IN CAMPIONATO
1. Sammy Halbert (USA) punti 92, 2. Ervin Krajcovic (CZE) 82, 3. Tim Neave (GBR) 70, 4. Lasse Kurvinen (FIN) 67, 5. Matteo Boncinelli (ITA) 66, 6. Kevin Corradetti (ITA) 65, 7. Gerard Bailo (SPA) 53, 8. Markus Jell (GER) 48, 9. Ondrej Svedik (RCE) 39, 10. Menno Van Meer (OLA) 39, 11. Jack Bell (GBR) 38, 12. Sebastién Jeanpierre (FRA) 34, 13. Giacomo Bossetti (ITA) 31, 14. Daniele Tonelli (ITA) 24, 15. Santiago Arangio (ARG) 22, 16. Max Hellmann (AUT) 21.

Rusthen, che evoluzione!

La norvegese, dopo il terribile incidente di Misano, ha lasciato il centro in cui era ricoverata

A 12 SETTIMANE dal terribile incidente avvenuto nella storica prima gara del Mondiale femminile a Misano, Mia Rusthen è stata dimessa dall'ospedale di Sunnas, in Norvegia, lasciando il centro di riabilitazione in cui era stata ricoverata dopo l'operazione e il coma indotto. Un video sui propri canali social testimonia la lieta notizia, con la giovane pilota che camminava insieme alla famiglia: «*Le cose stanno progredendo in tutti i sensi con Mia. Cammina da sola, soltanto con un po' di supporto della sorella maggiore! Passo dopo passo fa progressi e padroneggia il suo corpo sempre di più. È una vera campionessa che lavora duramente attraverso le risate, le lacrime e la disperazione ma non si arrende mai, anche se a volte la tentazione è forte. La strada è ancora lunga per Mia e la battaglia è sua, ma noi tutti facciamo il tifo per lei e la sosteniamo il più possibile. Sappiamo che tutti voi fate lo stesso. Significa molto! Grazie!*».

ERRATA CORRIGE
ORRADRE E LA CADUTA

In merito al dramma sfiorato a Misano nel turno di libere del sabato mattina della Moto2, con la Forward di Unai Orradre finita nel box Aprilia (**sopra**), a differenza di quanto scritto nel numero 37, lo spagnolo non ha cercato di evitare un Marshall che attraversava la pit lane, bensì un addetto alla sicurezza.

SINIGAGLIA
NASCE SM CORSE

Dopo tre anni giunge al termine il binomio tra SM Corse Racing di Mauro Sinigaglia e Pos Corse di Giuseppe Olivieri. Il nuovo team di Sinigaglia si chiamerà SM Corse e avrà al centro del progetto la valorizzazione del percorso dei piloti in Italia ma anche all'estero, per dare modo alle giovani promesse di crescere con il team.

AMERICAN RACING
JOE ROBERTS RINNOVA

Joe Roberts continuerà a correre per American Racing anche nella prossima stagione della Moto2. In occasione del primo GP di Misano, il californiano ha rinnovato con la squadra USA, che dal canto suo nel 2025 confermerà la *lineup* già vista in questa annata, con Marcos Ramirez presente nell'altro lato del box.

SUPERBIKE, SAM LOWES PRIMO NEI TEST DI ARAGÓN

SUBITO dopo l'ottavo round del mondiale Superbike svoltosi a Magny-Cours, alcuni team della massima categoria delle derivate di serie hanno preso parte a una giornata di test ad Aragón, nello specifico il Kawasaki Racing Team e poi HRC, GoEleven e Marc VDS. Insieme ad Alex Lowes e Axel Bassani (**a destra**), la Kawasaki ha affinato lo sviluppo della Ninja ZX-10RR, lavorando in parallelo al progetto della moto del prossimo anno, marchiata Bimota. La Honda invece, con Xavi Vierge (**sopra a sinistra**) e Iker Lecuona, ha lavorato sull'assetto, con un focus particolare sulle sospensioni. Sam Lowes ha chiuso al top in 1'48"757, a otto millesimi Bassani, a due decimi Andrea Iannone.

MOTORI IN PIAZZOLA, SUCCESSO PER 20.000

Nella suggestiva cornice di Piazzola sul Brenta (Padova), presso la storica Villa Contarini, si è tenuto l'evento "Motori in Piazzola 2024". L'iniziativa solidale, dedicata a raccogliere fondi per la "Cooperativa Sociale Il Graticolato" e per il nuovo centro diurno "Il Passero", il cui cantiere ha visto la posa della prima pietra lo scorso aprile e che sarà destinato ad accogliere persone con disturbi dello spettro autistico, è stata accolta con grande entusiasmo dalla comunità, facendo registrare più di 20.000 visitatori. Tra i protagonisti anche tre campioni del Motorsport come Miki Biasion, Luigi Pirollo e il dakariano Franco Picco.

RACING SHOP

SCORPION SPORTS
IL CASCO AGGRESSIVO E RACING

Tra le novità 2024 di Scorpion Sports c'è il casco Gran Turismo Exo 1400 Evo II Carbon Air, che unisce sicurezza, comodità e lusso, ma è anche versatile e dall'aspetto racing. La calotta è disponibile in tre misure ed è realizzata miscelando la fibra in carbonio con il mix di fibre nobili Ultra-TCT, così da contenere al massimo il peso e garantire, insieme, grande resistenza e un migliore assorbimento degli urti. Ci sono poi una nuova presa d'aria super profilata nella parte superiore della calotta e il nuovo meccanismo Ellip-Tec-II, per sostituire con facilità la visiera. Prezzo 469,90 Euro. **www. scorpionsports.eu**

SEGURA
TRA PERFORMANCE E STILE

La linea Rebel di Segura si rinnova con l'arrivo della giacca Phil, che racchiude stile, sicurezza e sostenibilità. È realizzata in pelle di bufalo "Nauru", che garantisce un design senza tempo, con funzionalità avanzate di protezione (rimovibili quelle su gomiti e spalle, in più è dotata di una tasca dorsale). Il comfort termico è garantito dalla fodera rimovibile e da quella fissa in rete (con fibre riciclate). Disponibile nelle taglie dalla S alla 4XL nei colori nero e nero/giallo. Prezzo 469,99 Euro. ***segura-moto.com***

SURFLEX
DISCHI FRIZIONE PER MOTO D'EPOCA

NEL CATALOGO Vintage di kit dischi frizione completi, Surflex propone uno speciale gruppo per Moto d'Epoca destinato a Guzzi Lodola. Un kit (intercambiabile con l'originale) progettato con caratteristiche specifiche per questo modello realizzato dalla Moto Guzzi tra il 1956 e il 1966, nelle versioni 175 e 235 cm³. Troviamo due tipi di dischi: uno in acciaio speciale e uno in similoro, lega di rame, zinco e stagno, alla ricerca di un compromesso tra resistenza e dolcezza nell'attrito dinamico. Oltre a un anello in materiale di attrito Surflex e cinque molle predisposte all'utilizzo e tenuta. Prezzi da 135 a 150 Euro. ***www.surflex.it***

MOTOGP IN TV
EMILIA-ROMAGNA

SKYSPORTMOTOGPHD NOW

GIOVEDÌ 19 SETTEMBRE
16.00: conferenza piloti

VENERDÌ 20 SETTEMBRE
8.55: P1 Moto3
9.45: P1 Moto2
10.40: P1 MotoGP
13.10: Practice 1 Moto3
14.00: Practice 1 Moto2
14.55: Practice MotoGP
16.15: Paddock Live Show

SABATO 21 SETTEMBRE
8.35: Practice 2 Moto3
9.20: Practice 2 Moto2
10.05: P2 MotoGP
10.45: qualifiche MotoGP
12.45: qualifiche Moto3
13.40: qualifiche Moto2
14.55: Sprint MotoGP
15.45: Paddock Live Show

DOMENICA 22 SETTEMBRE
8.35: warm up MotoGP
9.00: MotoGP Rider Fan Parade
9.30: Paddock Live
10.00: gara Moto3
11.00: Paddock Live
11.15: gara Moto2
12.15: Paddock Live
13.00: gara MotoGP
14.00: Zona Rossa
15.00: Race Anatomy

TV8

SABATO 21 SETTEMBRE
10.45: qualifiche MotoGP
12.45: qualifiche Moto3
13.40: qualifiche Moto2
14.55: Sprint MotoGP

DOMENICA 22 SETTEMBRE
13.00: differita gara Moto3
14.15: differita gara Moto2
15.00: differita gara MotoGP

SBK IN TV
ITALIA

SKYSPORTARENAHD NOW

VENERDÌ 20 SETTEMBRE
10.20: Superbike FP1
14.55: Superbike FP2

SABATO 21 SETTEMBRE
10.55: Superbike Superpole
12.40: Mondiale WCR Gara 1
13.45: Superbike Gara 1
15.10: Supersport Gara 1

DOMENICA 22 SETTEMBRE
10.45: Superbike Superpole Race
12.40: Mondiale WCR Gara 2
13.55: Superbike Gara 2
15.10: Supersport Gara 2

TV8

SABATO 21 SETTEMBRE
18.45: differita Superbike Gara 1

DOMENICA 22 SETTEMBRE
10.45: Superbike Superpole Race
16.45: differita Superbike Gara 2

QUEL TRIANGOLO INDEFORMABILE

È la figura geometrica che unisce rigidità e leggerezza, come testimoniano anche i telai a traliccio

NELLE NOSTRE pagine si accenna spesso alla rigidezza. In questa sede vediamo di parlarne in maniera più approfondita in particolare con riferimento a certi componenti e a strutture come il telaio. Cominciamo dicendo che resistenza e rigidezza sono due cose ben diverse. La prima ci dice quale carico un materiale (o un pezzo) è in grado di sopportare prima di rompersi mentre la seconda indica in quale misura esso si deforma elasticamente sotto una data sollecitazione (cessata la quale torna alle dimensioni e alla forma originali). Conoscere la rigidezza è importante perché ci consente di sapere a quale carico massimo un pezzo può essere sottoposto, continuando poi a poter essere utilizzato. Superato tale valore la deformazione è permanente e quindi, anche se non avviene alcuna rottura, il componente è da scartare in quanto non più in grado di comportarsi come previsto in fase di progetto.
La rigidezza di un materiale viene indicata dal suo modulo elastico. Quello dell'acciaio è triplo rispetto a quello dell'alluminio, ma la resistenza a trazione delle migliori leghe di quest'ultimo elemento è prossima a quella di un discreto acciaio da bonifica (e superiore a quella di un acciaio dolce, ovvero a basso tenore di carbonio).
Oltre a quella dei materiali esiste anche una rigidezza strutturale, diversa a seconda della direzione della sollecitazione. Abbiamo infatti una rigidezza a trazione (longitudinale e trasversale), una a compressione (idem) e una a torsione. Qui ovviamente sono fondamentali la forma, le dimensioni e la disposizione degli elementi che compongono la struttura.

La IMN realizzò due moto stradali con telaio a traliccio. Questa è la Rocket a due cilindri orizzontali contrapposti, progettata dall'ingegner Gianini. Presentata al Salone di Milano del 1956, aveva una cilindrata di 200 cm³.

Una trave rettilinea fissata a un'estremità e caricata in corrispondenza dell'altra flette assumendo una forma arcuata. Rispetto alla sua mezzeria longitudinale la parte superiore sarà sollecitata a trazione e quella inferiore a compressione. In corrispondenza della mezzeria viene a trovarsi l'asse neutro, che non lavora affatto. Ecco perché in genere le travi hanno una sezione a doppia T. Il materiale viene concentrato nelle zone più sollecitate, ovvero nelle "ali".
In una trave avente tale sezione possiamo praticare dei fori di alleggerimento nell'anima che collega le ali senza indebolirla significativamente. Al posto di tali fori si possono praticare aperture più ampie e, procedendo con la rimozione di materiale da dove esso serve meno, si può arrivare a finestre triangolari. Da lì a una struttura a traliccio, con travi corte o tubi inclinati che collegano i due elementi principali, il passo è breve. È così che sono nati i classici ponti ferroviari come

La Motom 98 dallo straordinario design aveva un motore monoalbero a cilindro orizzontale. Il telaio era monoscocca in lamiera e la sospensione anteriore a lunghi bracci oscillanti. Progettata dall'ingegner Remor, apparve alla fine del 1955.

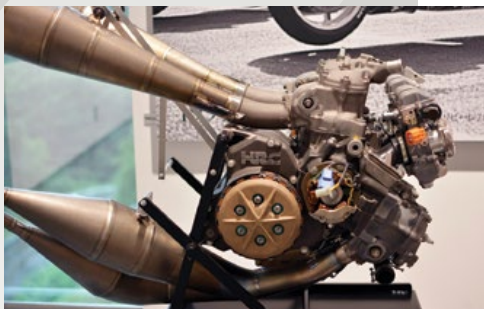
Le valvole cave sono da tempo una consolidata realtà. Quando lo stelo ha un diametro ridotto la loro realizzazione pone notevoli difficoltà. In quelle per motori auto sovralimentati spesso la cavità viene parzialmente riempita con sodio.

La Ossa 250 da GP andò vicina alla conquista del titolo iridato nel 1969. Era leggerissima grazie al telaio scatolato in lamiera di magnesio (!). Il motore monocilindrico aveva l'ammissione controllata da un disco rotante.

La ricerca della massima riduzione del peso ha anche portato qualcuno a realizzare bielle con ampie aperture di alleggerimento! Quella qui mostrata era destinata a una 125 da Gran Premio di fabbricazione artigianale.

quelli della seconda metà dell'Ottocento, dalle caratteristiche travature che si vedono in tanti film. Una struttura triangolata è quella che consente la massima rigidezza a parità di peso. Il grande John Augustus Roebling, progettista (tra l'altro) del famoso Ponte di Brooklyn, diceva giustamente che il triangolo è la figura geometrica "più indeformabile". Se il disegno è correttamente triangolato, come dovrebbe sempre avvenire per i telai a traliccio per moto, i vari elementi lavorano soltanto a trazione o a compressione. Le norme base per ottenere la massima rigidità abbinata a un'elevata leggerezza sono semplici. In una struttura a tubi, questi devono essere corti e di grande diametro. Occorre per quanto possibile evitare di sottoporli a sforzi di flessione e disporli in modo da triangolare sempre, ove possibile, e fare un uso razionale di nervature, fazzoletti in lamiera e costolature.

È FONDAMENTALE mettere il materiale dove effettivamente serve e adottare geometrie che consentano di distribuire uniformemente le sollecitazioni. In una barra sollecitata a torsione la zona centrale praticamente non lavora mentre la sollecitazione è massima in quella più esterna. In genere è dunque vantaggioso adottare una conformazione tubolare. A parità di peso è assai meglio un tubo (di diametro maggiore) di una barra o di un albero pieno.
I telai con struttura triangolata non sono una novità: già negli anni Venti li impiegavano per esempio Case come la Cotton e la Francis-Barnett. Nel dopoguerra telai a traliccio sono stati adottati, per esempio, dalla Guzzi (350 da Gran Premio) e dalla IMN (Punch monocilindrica e Rocket bicilindrica). La loro vera diffusione si è però avuta dagli anni Ottanta per merito prima della Ducati e poi della stessa KTM.
In molti telai (non soltanto del tipo a doppia trave portante) la zona del cannotto di sterzo ha una struttura scatolata, ottenuta per fusione o unendo mediante saldatura varie parti sagomate. In passato ci sono stati alcuni interessanti esempi di telai con struttura mista nei quali la parte anteriore in tubi era vincolata a quella posteriore scatolata e realizzata in lamiera stampata. La Sertum ha utilizzato quest'ultima per piazzare al suo interno l'elemento elastico della sospensione, costituito da una mezza balestra disposta verticalmente. Un'altra Casa che ha adottato un telaio con struttura simile è stata la MAS. Hanno impiegato, e con ottimi risultati, telai in lamiera scatolata con disegno a trave portante e motore fissato a sbalzo Case come NSU e MotoBi. Che i disegni "a guscio" siano eccellenti

In questa immagine del motore quadricilindrico della Honda NSR 500 si possono osservare particolari come le valvole parzializzatrici della luce di scarico. Non è però visibile alcun iniettore di acqua nello scarico.

per quanto riguarda l'utilizzazione del materiale è ampiamente dimostrato dal settore aeronautico (ove, beninteso, si fa ampio uso di elementi come le longherine e le centine per supportare la lamiera esterna).

A PARI rigidezza, talvolta essi possono essere più leggeri rispetto a quelli a traliccio. Per quanto riguarda la telaistica si arriva, al limite, alle strutture monoscocca, così diffuse in campo auto. Nel nostro settore non si possono non menzionare la straordinaria Ossa 250 da GP di fine anni Sessanta, la Motom 98 (autentico capolavoro anche di design) e la Ariel Leader. La grande validità di tutte le strutture cave è stata "sfruttata" anche per componenti come alcune bielle per vetture da competizione. Da tempo si realizzano valvole cave, ma soltanto per ridurne il peso. MS

LETTERA DELLA SETTIMANA

IL "MISTERO" DELL'INIEZIONE DI ACQUA

A PROPOSITO del recente articolo sull'iniezione di acqua nello scarico dei motori due tempi, sembra che la Honda NSR 500 di Valentino Rossi effettivamente adottasse questa soluzione che invece secondo Lei non sarebbe mai stata impiegata in gara. Vorrei saperne di più.

Michele De Bernardi

HO SCRITTO *che non mi risultava ed era la verità. Avrei dovuto aggiungere "con certezza". La ringrazio per la e-mail: è opportuno approfondire l'argomento. Andiamo con ordine. Sull'iniezione di acqua nello scarico ho potuto consultare due interessanti memorie. Quella di R. Fleck (Expanding the torque curve of a two stroke motorcycle race engine by exhaust water injection, SAE paper 931506), pubblicata nel 1993, mostrava risultati interessanti, ma ottenuti in laboratorio. L'autore se ne rendeva conto e, a chi avesse eventualmente pensato di impiegare la soluzione nella pratica, indicava come principali difficoltà quella di calibrare con precisione la quantità d'acqua e distribuirla in modo uniforme nella massa gassosa che si muoveva a elevata velocità. Sottolineava che il tempo di risposta poteva essere un problema, per esempio nell'uso su una moto da corsa, il cui motore in gara è soggetto a continui e rapidissimi cambiamenti di regime e di carico. Nel 1994 l'HRC sintetizzò in soltanto tre pagine il lavoro di ricerca svolto in questa direzione. Nella memoria si affermava che i suoi tecnici avevano messo a punto un sistema controllato da centralina elettronica, pronto per essere utilizzato sulle moto da competizione. L'unica traccia di un suo eventuale impiego l'ho trovata nel bellissimo volume FIM con tutte le vincitrici della classe regina dal 1949 al 2008. Pare che Mick Doohan lo avesse utilizzato nel 1994. Ma è certo? Di tale sistema non si trova alcun cenno nei dati tecnici e nelle descrizioni. Ho trovato soltanto una breve frase in un libro di Kevin Cameron secondo cui la soluzione «È stata di quando in quando impiegata sulla Honda NSR 500». Lei mi parla di una sua adozione sulla 500 di Rossi. Che sia stato un "si dice" da radio box o meno, non lo so. Può darsi, ma non ho certezze e non ho mai visto alcuna immagine del dispositivo di iniezione con relativo serbatoio (da 0,8 o da tre litri?). In genere quando viene adottata una soluzione tecnica interessante qualche foto esce. Diciamo che sembra probabile un suo impiego saltuario sulla NSR.*

DIZIONARIO TECNICO

RAPPORTO DI TRASMISSIONE – Indipendentemente dagli organi impiegati (cinghie, catene, ecc.), viene così chiamato il rapporto tra i numeri dei denti dell'ingranaggio condotto e di quello conduttore, ovvero tra la corona e il pignone. Perciò si tratta anche del rapporto tra i loro diametri. Al suo aumentare diventa maggiore la riduzione della velocità di rotazione mentre, parallelamente, cresce la coppia. La ruota posteriore gira molto più piano dell'albero a gomiti ma la coppia a essa inviata dalla trasmissione è molto più alta rispetto a quella erogata dal motore.

RAPPORTO SUPERFICIE/VOLUME – Nelle camere di combustione è di grande importanza poiché influenza il rendimento termico (e quindi le prestazioni del motore). Quando le valvole sono parallele la forma della camera è svantaggiosa non soltanto perché limita il massimo diametro delle valvole (a parità di alesaggio) ma anche perché il rapporto superficie/volume è elevato, ciò si traduce in maggiori perdite di calore. Le camere di combustione più convenienti sono quelle emisferiche e quelle a tetto (con quattro valvole e candela collocata centralmente).

ETERNALCITY

MOTORCYCLE SHOW

NUOVA LOCATION

"LA NUVOLA"

ROMA CONVENTION CENTER

28/29 SETTEMBRE 2024

8ª edizione dell'evento della Capitale per gli amanti della motocicletta

MAIN PARTNER:

LIQUI MOLY

MBE MOTOR BIKE EXPO

CON IL SUPPORTO DI:

Corriere dello Sport

di Roberta Bogi Pagnini — robertabogipagnini@hotmail.it

UN VIAGGIO PER QUATTRO

Jess, suo marito Greg e il cane Whimsy tra Ande e Amazzonia, pensando a Moxie

ERA IL 2022 quando vi avevo raccontato la storia di Jess Stone e del suo cane Moxie: l'incontro, durante un lungo viaggio in moto che lei e il marito avevano deciso di affrontare. Jess era una principiante e non si sentiva molto sicura in sella, ma dopo aver trovato Moxie, una femmina di pastore tedesco, era riuscita a trovare sicurezza alla guida affrontando con lei tante avventure. Poi, nel 2023 il disastro: mentre Jess e il marito Greg stavano percorrendo la Panamericana in un lungo viaggio in moto, lui è stato investito da un autobus distruggendo la moto e rompendosi diverse ossa. Inutile sottolineare come i loro viaggi si siano interrotti bruscamente ma, purtroppo, c'è stato di più.
Dopo pochi mesi, infatti, durante un intervento chirurgico di routine è morta per alcune complicazioni la cagnolona Moxie: per Jess e il marito è stato un forte trauma e tutto, in quel momento, sembrava essersi fermato. «*È morta quando noi non eravamo con lei nella sala d'ospedale* – ha raccontato Jess a CNN Travel – *non si può immaginare il senso di colpa e il dolore che ho provato. Il mio cuore è praticamente andato in pezzi. Da un momento all'altro, Moxie non c'era più e a Greg restavano mesi di riabilitazione per via dell'incidente*».
La ragazza, raccontando dei viaggi di lei, Greg e Moxie attraverso un blog, aveva iniziato a riscuotere successo, seguita sui social da tantissime persone: questo l'aveva spinta a realizzare un sogno, dare vita a Ruffly, un marchio di abbigliamento etico per cani, i cui prodotti sono fatti artigianalmente da donne e la cui vendita ha uno scopo benefico. Senza Moxie, però, nulla era più lo stesso: in un primo momento Jess aveva deciso di partire per un viaggio da Seattle a San Diego per conoscere tante persone amanti dei cani e dello speciale rapporto che lega un padrone al proprio animale.
Poi, Jess e Greg si sono rimessi in viaggio in moto, questa volta in sella a una Triumph Adventure Tiger 900 (prima guidavano una BMW GS) e la voglia di condividere le loro avventure è tornata: così come quella di viaggiare con un nuovo cucciolo. Hanno così scelto un pastore svizzero bianco, razza simile a quella di Moxie, e le avventure sono riprese!
Il cucciolo, chiamato Whimsy, è la nuova mascotte: non ha sostituito Moxie, ma ha senza dubbio contribuito a far tornare il sereno dopo un momento davvero difficile. Adesso, i tre sono in viaggio con nuovi obiettivi: «*Ogni sei mesi affrontiamo una nuova, audace sfida* – conclude Jess – *ora siamo in viaggio in Amazzonia, dopo un tour di otto giorni sulle Ande. Poi vireremo a sud, verso la punta più lontana del Sud America!*».
Buon viaggio ragazzi e che anche Moxie, da lassù, continui a seguire le vostre avventure.

EFFETTO SERRA

di Diego D'Andrea — d.diegodandrea@gmail.com

CASTELLI D'EMILIA

Per l'ultima di stagione del Trofeo Malossi, ecco il perfetto abbinamento: un affascinante itinerario con partenza dall'Autodromo Riccardo Paletti di Varano

L'APPUNTAMENTO è per il fine settimana del 22 settembre, quando il Trofeo Scooter Malossi scende in pista per l'ultimo appuntamento stagionale. Il ring è l'Autodromo di Varano de' Melegari (in provincia di Parma) "rampa di lancio" ideale per incastrare, tra prove, qualifiche e gare, uno spettacolare itinerario in moto con partenza e arrivo in circuito; 140 km circa, grazie ai quali scalare due passi di montagna e andare alla scoperta di suggestivi manieri. Il primo dei quali è proprio il Castello Pallavicino di Varano de' Melegari, che da un masso di arenaria controlla la vallata del Ceno. A pochi chilometri di distanza, si trova il quartier generale della Dallara, l'azienda costruttrice di automobili da competizione fondata nel 1972 dall'ingegner Giampaolo Dallara.
Si lascia il "Riccardo Paletti" seguendo la SP28 in direzione Varsi, lungo il corso del torrente Ceno. Superata la cittadina, la strada si immerge in uno scenario collinare e accattivante, con scorci pittoreschi a perdita d'occhio sulla valle. È un primo tratto piacevolissimo da guidare, e in breve raggiunge Bardi e il suo celebre castello, prima tappa imperdibile dell'itinerario. Aggrappato alla roccia, in splendida posizione dominante sulla val di Ceno, questo affascinante maniero – tra i più belli del nord Italia – fu inizialmente voluto dalla famiglia Landi come dimora, per poi dive-

Dal circuito di Varano de' Melegari, sopra a sinistra, alla vicina Dallara, ma non soltanto: la provincia di Parma offre un itinerario ricco di storia, paesaggi e gastronomia.

nire fortezza inespugnabile, con scopi militari, in epoca borbonica. Da non perdere il coinvolgente periplo delle mura lungo il cammino di ronda. All'interno del castello si trova anche un curioso museo del bracconaggio e delle trappole.
Si torna in moto, lungo la SP66, pronti a immergersi nella natura più selvaggia per andare all'attacco del passo Colla, a circa 1000 metri sul livello del mare. La strada, nonostante un asfalto non sempre perfetto, prende ad arrampicarsi suggestiva tra tornanti e atmosfere remote. L'arrivo in località Cereseto offre la sponda a una sosta culinaria molto particolare (e a tratti folkloristica) presso la trattoria Solari: qui, tra cimeli, chincaglierie e piatti spaiati, è possibile gustare saporite ricette del territorio (via Provinciale 35, Compiano Italia, tel. 0525/82.48.95).
Di nuovo in sella, si supera il passo e si punta al secondo maniero lungo il percorso, il castello di Compiano, presso l'omonimo borgo, incastona-

to tra le suggestioni dell'alta Val di Taro. Una struttura possente e perfettamente conservata, che nasconde eleganti sale, oltre a collezioni di arte e antiquariato, ma anche il Museo Internazionale della Massoneria (unico nel suo genere in Italia) e quello Enogastronomico, cui non sapranno sottrarsi i buongustai. In settembre è possibile scoprire il castello tramite visite guidate (per info: castellodicompiano.com).
Si segue il corso del fiume Taro lungo la SP4 fino a Borgo Val di Taro. Dove parte la scalata al secondo passo, il Santa Donna. E se la strada che sale al Colla presenta un asfalto non sempre perfetto, qui il discorso cambia: la copertura del manto stradale, lungo la SP21, è decisamente buona e il piacere di guida si infiamma. Una trentina di chilometri da gustare, fino a Bardi. Prima di raggiungere il borgo, però, si svolta a destra verso Pietracavata e si prosegue attraverso strade defilate, panoramiche e avventurose, toccando Mormorola, Valmozzola e Solignano, fino a far rientro in circuito dopo aver costeggiato il Taro.

LA MOTO DELL'ITINERARIO

HONDA TRANSALP
Perfetta per un itinerario del genere, dove a tratti con splendide curve si alternano stradine defilate e avventurose, è sicuramente una moto come la Honda Transalp. Il motore – lo stesso che ha esordito sull'ultima Hornet – è un bicilindrico in parallelo di 755 cm³ e 92 CV di potenza massima, mentre le ruote de dimensione 21" e 18" svelano l'anima "tuttoterreno" di un mezzo a proprio agio sia tra le curve di un percorso tortuoso che su una strada sterrata a caccia di panorami. In quest'ultimo caso, anche l'elettronica aiuta: tra i cinque riding mode disponibili, oltre a Sport, Standard, Rain e User, ce n'è uno dedicato proprio all'off-road, Gravel.
In sella si ha la percezione immediata che tutto sia stato studiato per invogliare a fare chilometri. Il motore, regolarissimo, ha una bella grinta (persino agli alti) e rende la Rally Touring giapponese un mezzo a tutto tondo, che le curve le pennella, ma con tratto incisivo e deciso. Le sospensioni lavorano bene, e comfort e sostegno non vengono mai meno.
La caratteristica di guida più apprezzabile? Sicuramente il feeling totale. Che unito alla facilità di gestione, alle reazioni sempre controllabili e all'ottimo controllo del mezzo, fa sentire chiunque a proprio agio. Il prezzo parte da 10.690 Euro.

Direttore responsabile
FEDERICO PORROZZI
f.porrozzi@contieditore.it

Redazione
MIRCO MELLONI
m.melloni@motosprint.it

Segreteria di redazione
segreteria@contieditore.it

Collaborano
MIRKO COLOMBI (motogp), **GIANMARIA ROSATI** (sbk), **SERENA ZUNINO, GIOVANNI CORTINOVIS, ROBERTA BOGI PAGNINI, MARCO PEZZONI, ALESSANDRO DI MORO, CHRISTIAN CARAMIA, MATHIAS CANTARINI, JEFFREY ZANI, GIULIA TREVISAN, NICO CONDORELLI, FRANCESCO ALLEVATO, DIEGO D'ANDREA** (prodotto e turismo), **ALESSANDRO CODOGNESI** (prodotto), **MARCO CHILÀ, MASSIMO CLARKE** (tecnica), **STEFANO TAGLIONI, LORENZO RESTA** (cross), **DARIO AGRATI** (enduro), **ROBERTO TOMBA** (speedway), **CLAUDIO ORLANDANI** (supermoto), **CHRISTIAN VALERI** (trial), **EDOARDO BAUER** (rally), **GIORGIO SERRA** (vignettista).

Servizi fotografici
GORINI, PORROZZI, GP AGENCY, TAGLIONI, AGRATI, VALERI, FRATERNALI, AP LAPRESSE, DPPI, GETTY IMAGES.

Progetto grafico
STUDIO AKIMUDI

Piazza Indipendenza 11/B - 00185 - Roma
Telefono: 0649921 - Fax: 064992690
Motosprint
Registrazione n. 13/2024 del 29.1.2024
presso il Tribunale di Roma
Abbonamenti
Direct Channel S.p.A. Via Mondadori, 1 - 20054 Milano.
Sito acquisto abbonamenti:
store.contieditore.it
Telefono: **06 4992 334** - da lunedì a venerdì ore 9-18
e-mail: **abbonamenticartacei@contieditore.it**
Prezzi abbonamenti:
Italia annuale **80,00 €** Estero annuale **80,00 € più spese di Spedizione**: Zona 1 **78,00€**; Resto del Mondo **130,00€**
Copie Arretrate disponibili dal 2021 in poi, al prezzo di copertina del numero richiesto più spese di spedizione con corriere espresso.
e-mail: arretrati@contieditore.it Telefono: **06 4992 347**

Stampa
Poligrafici il Borgo S.r.l. - via del Litografo, 6
40138 - Bologna - telefono 051-6034001
Distributore per l'Italia e l'estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l.
20090 Segrate

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero
SPORT NETWORK s.r.l.
www.sportnetwork.it
SPORT NETWORK
Uffici Milano: via Messina 38 -
20154 - Milano - telefono 02-349621 - fax 02-349.6450
Uffici Roma e sede legale: Piazza Indipendenza 11/b -
00185 - Roma - telefono 06-492461 - fax 06-49246401

Certificato ADS n. 8990 del 06/04/2022

patron **Claudio Marastoni** che anche quest'anno hanno celebrato il proprio epilogo in terra abruzzese con le prefinali a Giulianova e Pescara, rappresentata sul palco dal sindaco **Carlo Masci**, ad ospitare la finalissima. Madrina di giuria una spumeggiante **Stefania Orlando**, che con il responsabile marketing di Caffè Mokambo **Davide Di Nisio** e il medico chirurgo ed estetico **Elena Koltsova,** hanno incoronato i vincitori insieme ai trionfatori dell'edizione 2023, il milanese **Pierluigi Mastropasqua** e la riminese **Azul Prandini**. *"Ancora fatico a realizzare* – le prime parole da Mister Italia di **Matteo Dall'Osto**, studente universitario 24enne di Pian Camuno (BS) – *Al di là delle opportunità che nasceranno con questo titolo, mi porto a casa un'esperienza straordinaria che consiglio a tutti di provare: mettersi in gioco, provare le sensazioni che ho provato in questi giorni abruzzesi e condiviso con gli altri ragazzi, è qualcosa che sono certo possa aiutare a crescere sotto tutti gli aspetti. Ora torno a casa, mi aspetta la biennale al San Raffaele di Milano per diventare biologo nutrizionista, e magari riuscirò a diventare protagonista nel mondo del cinema, una delle mie più grandi passioni. Gli attori preferiti? Sylvester Stallone ed Emma Stone"*. *"È stata una nottata intensa con la corona sempre a portata di mano* – aggiunge la neo Miss Grand Prix **Matilde Felice** 18 anni di S.Ippolito Vernio (PO) – *Il telefono non ha smesso di suonare, vincere davanti alla mia famiglia è qualcosa di favoloso. Dedico a mia mamma Isabella, mio papà Vladimiro, mio fratello Tommaso e al mio ragazzo Alessio questa vittoria. Ora torno a S.Ippolito di Vernio, vicino a Prato, dove inizierò il quinto anno di liceo. Mi piacerebbe diventare una giornalista, magari nel settore dello sport, essendo una tifosa di motori"*. Assegnate anche le altre fasce collegati ai concorsi. In campo maschile tornano a casa da Pescara con la fascia il 28enne ravennate **Luca Visani** (L'uomo ideale d'Italia), il 30enne vicentino **Daniel Carraro** (Mister Talento), il 21enne cosentino **Davide Mandarino** (Un bello per il Cinema), il 21enne milanese **Cristian Piccoli** (Mister Italia Fitness), il 31enne napoletano **Francesco De Simone** (Il Volto più bello d'Italia), il 24enne siracusano **Anacleto Ternullo** (Il Modello d'Italia) e il 28enne grossetano **Jacopo Sabinos** (Mister Italia on the web). In campo femminile fasce per la 21enne bresciana **Jessica Grigolato** (Miss Grand Prix Calcio), la 16enne teramana **Eleonora Gioia** (Miss Grand Prix Cinema), la vicentina **Nicole Reato** (Miss Grand Prix Auto), e la 18enne **Juceline Silà** (Miss Grand Prix Fitness). L'ambito titolo Miss Grand Prix Moto 2024 è stato assegnato alla 18enne fermana **Gloria Ficiarà**, che ha già presenziato, fresca di elezione, al moto Gp di San Marino dello scorso 8 settembre al Misano world circuit.

foto di **Bruno Orefice** / comunicazione pubblicitaria

PESCARA, CITTÀ DELLA BELLEZZA, HA INCORONATO MISTER ITALIA E MISS GRAND PRIX

La 18enne pratese Matilde Felice è la nuova Miss Grand Prix

Matteo Dall'Osto e **Matilde Felice** sono i trionfatori della grande notte della Bellezza andata in scena lo scorso 30 Agosto in piazza Salotto a Pescara in occasione delle finali nazionali di **Mister Italia 2024** e **Miss Grand Prix 2024**. Lui ha 24 anni, viene dalla provincia di Brescia, una laurea triennale in nutrizione e la passione per i viaggi, i libri, il cinema. Lei ha 18 anni, viene dalla provincia di Prato, studia al liceo scientifico-sportivo, ha la passione per la moda, i motori e la recitazione e sogna di diventare una giornalista. Condotta con grande maestria da **Beppe Convertini**, la serata ha visto sfilare sul palco i 40 bellissimi finalisti e le 23 bellissime finaliste dei concorsi organizzati da

IN ALTO A SINISTRA:
Miss Grand Prix Moto 2024 **Gloria Ficiarà** al Misano world circuit di San Marino

SOPRA:
Mister Italia 2024, il Sindaco di Pescara **Carlo Masci**, **Stefania Orlando**, **Beppe Convertini**, Miss Grand Prix 2024

A FIANCO:
Il gruppo delle **Miss Grand Prix** super finaliste

CREMONA E IL BALLO DELLE (PISTE) DEBUTTANTI

Dal 2014, sette circuiti prima di quello lombardo sono entrati nel calendario SBK, favorendo spesso Rea

QUESTO fine settimana Cremona diventerà il settimo circuito italiano a ospitare il mondiale Superbike. Ad aprire le danze fu Pergusa nel 1989, seguita l'anno seguente da Monza. Nel 1991 toccò a Misano e Mugello debuttare, nel 2001 fu la volta di Imola e nel 2007 di Vallelunga. Anche in Spagna le derivate di serie hanno gareggiato in sette piste: Albacete, Aragón, Cheste (Valencia), Jarama, Jerez, Montmeló (Barcellona) e Navarra. Due di queste sono entrate nell'ultimo decennio, durante il quale hanno fatto il loro esordio sette impianti.
Il primo di questi fu Sepang (Malesia) nel 2014: Marco Melandri si aggiudicò entrambe le manche in sella all'Aprilia RSV4 Factory, precedendo la moto gemella di Sylvain Guintoli che approfittò dell'occasione per accorciare in classifica su Tom Sykes, abbattuto al primo giro dal compagno di squadra Loris Baz e terzo in Gara 2. Sull'ultimo gradino del podio in Gara 1 salì invece Eugene Laverty con la Suzuki.
L'anno dopo, il Mondiale sbarcò a Buriram, in Thailandia, dove le Verdone si presero la rivincita con il neoacquisto Jonathan Rea, autore di pole, due vittorie e altrettanti giri veloci in gara. Duplice fu anche il secondo posto di Leon Haslam con l'Aprilia e in entrambe le manche il podio fu monopolio britannico: in Gara 1 concluse terzo Sykes con l'altra ZX-10R, in Gara 2 Alex Lowes – al primo podio iridato – con la Suzuki. Il meeting è ricordato anche per essere stato l'ultimo di Troy Bayliss, prima del definitivo ritiro.
Nel 2018 il Mondiale fece il suo esordio in Argentina, nella provincia di San Juan, decisamente ostica da raggiungere. Rea la battezzò con due successi per distacco: in Gara 1 secondo fu il ducatista Melandri che aveva fatto segnare la pole, terzo l'emergente Toprak Razgatlioglu con la Kawasaki-Puccetti e quarto Xavi Forés con la Ducati-Barni. Ancora meglio fece lo spagnolo in Gara 2, terminata in seconda posizione davanti agli ufficiali Melandri e Chaz Davies.

Nel 2020, condizionato dal Covid-19, i round furono solamente otto, la metà in Spagna. Tuttavia il Circuit de Barcelona-Catalunya era già nel calendario reso noto l'ottobre precedente, quando la pandemia era lontana. Le tre manche (la Superpole Race era nata l'anno prima) non registrarono bis e sei piloti salirono sul podio: Rea (**nella foto**) vinse Gara 1 davanti alle Panigale V4 R di Scott Redding e Davies. La gara breve fu appannaggio di Michael Van der Mark con la Yamaha ufficiale, con il nordirlandese secondo e Baz terzo con la Yamaha-Ten Kate. Gara 2 se la aggiudicò Davies, davanti all'olandese e a Garrett Gerloff con la R1 di GRT.
L'anno seguente furono addirittura tre le new entry, a partire da Most, in Repubblica Ceca. Per una volta, però, Rea non sfruttò la novità, anzi totalizzò appena 23 punti, a fronte dei 57 di Razgatlioglu che riuscì a riportarsi a -3 in classifica. Merito anche della duplice caduta del capoclassifica in Gara 1, con relativo "zero", e della vittoria di Toprak per quattro centesimi su Redding, con Andrea Locatelli terzo. Medesimo 1-2 nella SP Race con Rea terzo, e loro tre ancora sul podio in Gara 2 vinta dalla Ducati sulla Yamaha del turco e la Kawasaki. Due settimane dopo a Navarra il trio si spartì ancora i posti sul podio: due successi e un secondo posto per Scott, un hurrà e due terzi per Razgatlioglu, due secondi e un terzo per Jonathan. L'annata si chiuse a Mandalika con il maltempo che impedì di correre sabato. Malgrado le due vittorie di Rea, sulla lunga distanza, a Toprak bastarono un secondo e un quarto posto per strappargli lo scettro.

49. Il numero vincente.

Guida subito la tua nuova Honda a € 49/mese (con anticipo) in 36 rate (TAN 7,61% TAEG max 10,46%).

Da oggi acquistare **CL500**, **NX500**, **CB500 HORNET**, **CBR500R**, **TRANSALP** e **CB750 HORNET** è ancora più facile grazie a Easy Honda!
E dopo tre anni sei libero di tenerla, pagando l'importo residuo in un'unica soluzione o rateizzandolo, oppure restituirla o cambiarla con un'altra Honda.

*Esempio di offerta per Honda XL750 Transalp prezzo di listino € 10.690 f.c. - Anticipo €. 5.390= € 5.300 (importo totale del credito) in 36 rate da € 49 + Maxirata finale €. 5.024,25 (coincidente con il cosiddetto "Valore Futuro Garantito" Honda). Prima rata a 30 giorni. TAN FISSO 7,61% - TAEG 10,46%. Dopo il primo periodo di rimborso rateale, grazie all'iniziativa «Valore Futuro Garantito» Honda, decidi se restituirla, cambiarla o tenerla saldando l'importo residuo in un'unica soluzione o rateizzandola. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e include: interessi, costi per l'attività istruttoria € 250,00, imposta di bollo su finanziamento € 16,00, bollo su rendiconto annuale e di fine rapporto € 2,00 (per importi superiori a € 77,47), spesa mensile gestione pratica € 2,20 - importo totale dovuto (importo totale del credito + costo totale del credito) per Opzione Maxirata €. 6.883,53. Entro 45 gg. dalla scadenza della Maxirata il Cliente, in alternativa al saldo della stessa, potrà rateizzarne il pagamento (importo tot. Dovuto massimo: € 7.552,28 e Taeg Massimo:10,53%) Il valore futuro garantito è calcolato sul prezzo di listino chiavi in mano ed è stabilito considerando l'anzianità ed il chilometraggio percorsi dalla moto, previa verifica in Concessionaria della disponibilità della moto e dell'applicabilità dell'offerta. Le Concessionarie Honda Moto aderenti ti offrono la possibilità di restituire la moto o sostituirla alle condizioni e nei limiti precisati nella documentazione regolante l'iniziativa "Valore Futuro Garantito". La documentazione circa le condizioni di applicabilità e/o le esclusioni della garanzia aggiuntiva è disponibile in Concessionaria. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le informazioni precontrattuali richiedere sul punto vendita il documento "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SECCI) e copia del testo contrattuale. Salvo approvazione Agos Ducato S.p.A. Entro 45 gg. dalla scadenza della Maxirata il Cliente, in alternativa al saldo della stessa, potrà rateizzarne il pagamento. La Rete delle Concessionarie Honda opera quale intermediario del credito NON in esclusiva. La Concessionaria aderente, in caso di Opzione Maxirata, ti offre la possibilità di restituire il mezzo o sostituirlo alle condizioni e nei limiti precisati nella documentazione regolante l'iniziativa "Valore Futuro Garantito" Easy Honda, provvedendo, in tal caso, al pagamento della Maxirata (coincidente con il cosiddetto "Valore Futuro Garantito"). Offerta valida fino al 31/12/2024.